

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

Dubbel Eenheidsoefenterrein De Haar

AANVULLENDE STARTNOTITIE

nota van toelichting op het "voornemen"

MINISTERIE VAN DEFENSIE - DIENST GEBOUWEN WERKEN EN TERREINEN DIRECTIE
NOORD-NEDERLAND TE ASSEN

Assen, juli 1993

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
H.1. <u>Inleiding</u>	1
H.2. <u>Aanpassingen van de voorgenomen activiteit</u>	
2.1. <u>Oefenactiviteiten</u>	
2.1.1. Taak en samenstelling LMB	2
2.1.2. Oefeningen	2,3
2.1.3. Uitrusting en Materieel	3
2.2. <u>Inrichtingsplan op hoofdlijnen</u>	
2.2.1. Mogelijke inrichting	3,4
2.2.2. Zandwinning	4
2.2.3. Recreatief medegebruik	4
H.3. <u>Mogelijke effecten</u>	
3.1. Algemeen	5
3.2. Geluidsaspecten	5
3.2.1. Helikopterverkeer en geluidsbelasting	5
3.3.2. Schiet- en voertuiggeluid	6
H.4. <u>Besluitvorming, procedure en inspraak</u>	7

HOOFDSTUK 1

1. Inleiding

Het Ministerie van Defensie heeft op 12 januari 1992 de Prioriteitennota (PN) gepresenteerd waarin de herstructurering en verkleining van de krijgsmacht is aangegeven. Immers sedert het verschijnen van de Defensienota in 1991 hebben zich internationaal ontwikkelingen voorgedaan, met als belangrijkste verandering het uiteenvallen van de Sovjet-Unie, waardoor een herijking van de taken en de omvang van de krijgsmacht noodzakelijk was.

In de Defensienota is gekozen voor de oprichting van de Luchtmobiele Brigade. De Luchtmobiele Brigade is een licht bewapende eenheid van de Koninklijke Landmacht die door de lucht kan worden verplaatst en daardoor snel en flexibel inzetbaar is.

De in de Defensienota reeds gemaakte keuze voor nieuwe investeringen ter verhoging van de mobiliteit en flexibiliteit van de krijgsmacht is in de Prioriteitennota verder vorm gegeven.

Volgens de Defensienota zal de Luchtmobiele Brigade bestaan uit twee parate en één mobilisabel infanterie bataljon. In de PN is besloten dat ook het derde bataljon paraat zal zijn. Hierbij is vermeld dat in overleg met de provincie Drenthe en de betrokken gemeentelijke overheden zal worden nagegaan of het derde parate infanterie-bataljon en nog enkele ondersteunende eenheden in de Johan Willem Frisokazerne te Assen kunnen worden gelegerd. De kazerne zou anders door het opheffen van de 42e Pantserinfanteriebrigade leeg komen te staan. Met dit besluit kwam Defensie de inspanningsverplichting na om de werkgelegenheid van Defensie in Drenthe op peil te houden. Er komen in Assen 850 à 900 arbeidsplaatsen voor militairen en burgers. Dit is een volledige compensatie van alle beroeps- en burgerfuncties die verdwijnen als gevolg van het opheffen van de 42e brigade. Tevens wordt hiermee een volledige compensatie geboden voor de reeds vervallen beroeps- en burgerfuncties in Hooghalen, Zuidlaren en Emmen. Het infanteriebataljon in Assen zal eind 1995/begin 1996 geheel zijn geformeerd. Als oefenterrein voor de LMB-eenheden te Drenthe is het nog te realiseren, d-EOT-De Haar aangewezen, ter grootte van ca. 450 ha. De brigade maakt gebruik van helikopters die deel uitmaken van de Groep Helikopters van de Koninklijke Luchtmacht. Voor transport van onder meer materieel en wapens binnen het inzetgebied maakt de brigade gebruik van luchtmobiele speciale voertuigen op luchtbanden (ongeveer 1200 kg, een soort buggies) die in of onder helikopters kunnen worden vervoerd. Dit betekent t.o.v. het oorspronkelijk voornemen, inrichting van De Haar, voor eenheden met voornamelijk rupsvoertuigen, een aanmerkelijke wijziging. Omdat de inrichting en het gebruik van De Haar door eenheden van de LMB in belangrijke mate gewijzigd is, is een aanvullende mer-procedure vereist. De aanvullende startnotitie zal de wettelijk voorgeschreven inspraak- en adviesprocedure voor milieu-effectrapportage doorlopen. De bestaande startnotitie voor het d-EOT De Haar van december 1990 blijft in dit kader gehandhaafd omdat het toen aangegeven plangebied (kaart 1) en de hierbij behorende basisinformatie nog steeds als uitgangspunt dient, met dien verstande dat zandwinning binnen het onderzoeksgebied niet meer aan de orde is.

2.1. Oefenactiviteiten2.1.1. Taak en samenstelling LMB

De eenheden van de Luchtmobiele Brigade die in Drenthe (Assen) worden gelegerd zijn een infanteriebataljon (bestaande uit drie infanteriecompagnieën en de staf-staf-verzorgingscompagnie), een mortiercompagnie, een geneeskundige compagnie en enige logistieke elementen. Wanneer de Luchtmobiele Brigade in actie komt, worden de eenheden per transporthelikopter naar het inzetgebied gebracht. Tijdens de inzet zullen de helikopters voorraden vervoeren en andere transporttaken verrichten. De eenheden van de Luchtmobiele Brigade zijn snel inzetbaar waardoor zij ook zeer geschikt zijn om vredesoperaties uit te voeren. Die snelle inzetbaarheid vereist dat een hoge graad van geoefendheid in stand wordt gehouden.

De twee andere parate bataljons van de Luchtmobiele Brigade worden gelegerd in de Oranjekazerne in Schaarsbergen. Daar zullen ook de geniecompagnie, logistieke eenheden en de staf van de brigade worden gelegerd. De transporthelikopters krijgen hun thuisbasis op de vliegbasis Eindhoven en de bewapende helikopters op de vliegbasis Gilze Rijen.

2.1.2. Oefeningen

De Luchtmobiele Brigade is in wezen een landmacht eenheid van "soldaten te voet" (infanteristen) die, voor transport op de grond van zware uitrusting, beschikt over lichte voertuigen. De oefeningen van enkele dagen die op nederlandse oefenterreinen worden gehouden, zijn dan ook infanterie-oefeningen waarbij men leert op eigen kracht in een gebied bepaalde opdrachten uit te voeren. Helikopters spelen in deze oefeningen slechts een geringe rol. Zij vervullen alleen transportdiensten om de manschappen en uitrusting aan het begin van een oefening naar het terrein te brengen en aan het einde weer op te halen.

De grote bataljonsoefeningen van de Luchtmobiele Brigade worden in het buitenland gehouden. Oefeningen voor de compagnieën van de brigade zullen op de Eder en Ginkelse heide worden gehouden dan wel, incidenteel, op een oefenterrein elders in Nederland.

Bij oefeningen op De Haar gaat het om pelotonsoefeningen met maximaal de sterkte van een compagnie (ongeveer 130 militairen en een tiental lichte speciale voertuigen). Daarnaast blijft enig ander gebruik met kleinere eenheden mogelijk.

Gedurende 40 weken per jaar zullen er pelotonsoefeningen plaatsvinden waarvan er ongeveer 12 met transporthelikopters zullen worden uitgevoerd. Bij deze ondersteuning zullen maximaal 10 transporthelikopters zijn betrokken. Een oefening duurt verscheidene dagen.

De vliegbewegingen zullen met name zijn geconcentreerd aan het begin van de oefening (afzetten van personeel en materieel), meestal op maandag en het einde van de oefening (oppikken van personeel en materieel). In de tussentijdse dagen zullen dagelijks twee of drie helikopters enkele bevoorradingsvluchten uitvoeren.

-Bij de start-

Bij de start van een oefening zullen personeel en materieel worden verzameld op een helikopter-opstappunt buiten Assen in de omgeving van de Johan Willem Frisokazerne. De definitieve lokatie zal in overleg met de provincie en de gemeente Assen worden bepaald. Vandaar vliegt men naar De Haar waar personeel en materieel aan de grond worden gezet. De heli's vertrekken daarna direkt weer naar het helikopter-opstappunt dan wel naar een vliegbasis.

Zij zullen bij deze procedure ongeveer 15 minuten boven het oefenterrein vliegen. Al naar gelang het aantal helikopters dat wordt gebruikt, moet deze transportbeweging twee of drie keer worden herhaald.

Aan het einde van een oefening, op donderdag of vrijdag, vindt dezelfde procedure in omgekeerde volgorde plaats.

In de tussentijdse dagen zullen enkele vluchten van afzonderlijke helikopters nodig zijn voor de bevoorrading.

2.1.3. Uitrusting en Materieel

De uitrusting van de soldaten is volledig afgestemd op moeilijke situaties. Zo beschikken ze over speciale rugzakken, waarin alle spullen zitten om in afgelegen streken te overleven. De soldaten zijn met handvuurwapens uitgerust; alle infanteriecompagnieën beschikken tevens over anti-tankwapens en lichte mortieren. Ter plekke kunnen de troepen voor sommige taken gebruik maken van "luchtmobiele" speciale voertuigen (buggies).

Wat betreft de transporthelikopters zal de Koninklijke luchtmacht vanaf 1994 beschikken over dertien middelzware helikopters van het type Chinook en zeventien lichte transporthelikopters van het type Blackhawk, Cougar of EH 101. Bewapende helikopters komen later beschikbaar. Bij de keuze van de helikopters is geluidsproduktie een factor die wordt meegenomen. Wat betreft de middelzware helikopter, de Chinook, is inmiddels gekozen voor het modernste type, de CH-47 D, dat qua geluidsproduktie aanzienlijk gunstiger is dan de oudere CH-47 C. De keuze voor de lichte helikopter is nog niet gemaakt. Alle kandidaathelikopters voldoen aan de ICAO- (International Civil Aviation Organisation) geluidseisen die aan civiele helikopters worden gesteld. Aangetekend zij dat er nog geen definitieve besluitvorming voor de aanschaf van de helikopters heeft plaatsgevonden. Gewezen wordt op een vraag uit het parlement naar de mogelijkheden van een zogenaamde multipurpose-helikopter. Voor het MER wordt voor alsnog uitgegaan van de aanschaf van bewapende-en transporthelikopter als boven omschreven.

2.2. Inrichtingsplan op hoofdlijnen

2.2.1. Mogelijke inrichting

Bij de ontwikkeling van een oefenterrein voor de LMB, met name het opstellen van een inrichtingsplan, zijn de volgende uitgangspunten/randvoorwaarden van toepassing:

a. het terrein dient wielvoertuigenbestendig te zijn waardoor ^{voelbaar minder} minder zand ^{v. geen} benodigd is dan voor een terrein waar met zware rupsvoertuigen wordt ^{uitgang} geoefend. ^{punt}

b. het terrein zal plaatselijk geaccidenteerd zijn en er dienen mogelijkheden voor ingraven aanwezig te zijn waardoor plaatselijk meer zand nodig zal zijn.

-c. bestaande hoofdwaterlopen-

- c. bestaande hoofdwaterlopen zullen in stand worden gehouden en zelfs uitgebreid worden.
- d. het bestaande wegennet zal zoveel mogelijk in het in te richten oefenterrein worden ingepast en zal niet meer openbaar zijn. Daarnaast zal het terrein meer ontsloten moeten worden door de aanleg van onverharde rijbanen.
- e. er zullen minimaal twee oefendorpen moeten worden gebouwd t.b.v. het oefenen in oorden. Enige verspreide bebouwing wordt niet uitgesloten.
- f. het percentage bosgebied zal aanmerkelijk hoger zijn dan in een terrein bestemd voor voornamelijk rupsvoertuigen waar ruimere schootsvelden voor vereist zijn. Reeds aanwezige bosschages/laanbeplanting worden zoveel als mogelijk gehandhaafd.

Op kaart 2 is schetsmatig aangeduid hoe de inrichting van een oefenterrein voor de LMB eruit zou kunnen zien. In het kader van deze MER zullen t.b.v. het op te stellen inrichtingsplan een aantal gedetailleerde inrichtingsvarianten worden ontwikkeld.

*7 nu al
in uitvoering?
zie 9?*

2.2.2. Zandwinning

Ten behoeve van de vereiste begaanbaarheid van het d-EOT zal zand op het terrein moeten worden opgebracht. In de startnotitie van december 1990 is een zandwinlokatie binnen het onderzoeksgebied aangegeven met als vervolgbestemming een recreatieve waterplas. Thans is zeker dat zandwinning elders zal plaatsvinden. Bij De Punt tussen het Noord-Willemskanaal en de Rijksweg 28 zal ten behoeve van het Gemeentelijk Waterbedrijf Groningen een mengbekken worden gegraven. Het vrijkomende zand wordt door Defensie afgenomen (ca. 1,6 miljoen m³) en getransporteerd naar het toekomstig oefenterrein alwaar het tijdelijk in depots zal worden opgeslagen. Deze werkzaamheden zullen in september 1993 worden gestart. Alhoewel de exacte hoeveelheid benodigd zand nog niet bekend is zal de hoeveelheid zand uit De Punt naar verwachting voldoende zijn voor het d-EOT te gebruiken door de LMB.

2.2.3. Recreatief medegebruik

Extensieve vormen van recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, paardrijden) zullen, voor zover de oefeningen erdoor niet gehinderd worden, op het oefenterrein mogelijk zijn.

HOOFDSTUK 3

3. Mogelijke effecten

3.1. Algemeen

Naast de reeds in de eerdere startnotitie beschreven mogelijke effecten die inrichting en gebruik van het dubbel-EOT De Haar kunnen hebben op bodem, water, vegetatie, fauna en landschap zijn er ten aanzien van het aspect geluid een aantal ontwikkelingen.

3.2. Geluidsaspecten

In de MER voor de Haar komen alle akoestisch relevante activiteiten die op en nabij het oefenterrein plaatsvinden aan de orde. Met behulp van erkende berekeningsmethodes zullen voor de Defensie-activiteiten geluidscontouren worden berekend voor zowel de dag-, avond- en nachtperiode.

3.2.1. Helikopterverkeer en geluidsbelasting

Tijdens alle helikoptervluchten tussen Defensielokaties en oefenterreinen vinden de helikopters aaneengesloten woonbebouwing. Er wordt zo gevlogen dat zo weinig mogelijk geluidsoverlast wordt veroorzaakt. De helikopters zullen op ruime afstand van de bebouwde kommen landen.

Oefenen met transporthelikopters in perioden van duisternis is van groot belang voor de inzetbaarheid van de eenheden. Dit zal zoveel mogelijk gebeuren in uren van duisternis op avonden vóór 23.00 uur. Incidenteel zal oefenen met helikopters na 23.00 uur echter noodzakelijk zijn.

In de weekeinden en op feestdagen vinden in principe geen oefeningen plaats. Defensie maakt daarop één voorbehoud: in crisistijden of bij andere bijzondere omstandigheden kan het nodig zijn ook op die dagen een oefening te houden. De bewapende helikopters zullen van tijd tot tijd de transporthelikopters in de lucht begeleiden, zij vervullen derhalve louter een escorte-functie. Zij zullen in Drenthe geen daadwerkelijke schietoefeningen houden. Gewoonlijk is de minimumvlieghoogte waarop met helikopters gevlogen wordt 200 meter. Lager vliegen is overigens wel toegestaan boven oefenterreinen en speciaal aangewezen laagvlieggebieden en -routes.

Het gebruik van de bestaande laagvlieggebieden voor helikopters in Drenthe zal gehandhaafd blijven. Het toekomstig oefenterrein De Haar ligt binnen een bestaand laagvlieggebied, dat thans reeds regelmatig worden gebruikt.

-3.3. Schiet- en voertuiggeluid-

3.2.2. Schiet - en voertuiggeluid

Tijdens oefeningen op de Haar wordt er nooit met "scherp" geschoten, maar alleen met losse flodders. Bronvermogen, aantallen en lokaties van gebruik van de wapens zijn verantwoordelijk voor de geluidbelasting. Bij de bepaling van geluidscontouren rondom het oefenterrein zijn voor de voertuigen bronvermogen, aantallen, rijsnelheden en lokaties en gebruik bepalend. De geluidbelasting van lichte wiel-voertuigen in het d-EOT zal aanzienlijk geringer zijn t.o.v. het oorspronkelijk voornemen, n.l. het oefenen, gedurende veertig weken per jaar met rupsvoertuigen (YPR 765, Leopard-2 en M 109) waarbij er tegelijkertijd acht rupsvoertuigen actief in het veld zouden zijn die een verdragend, laag frequent geluid produceren. Gedurende een oefening die duurt van maandag tot vrijdagochtend zouden de motoren van die voertuigen minimaal 28 uur draaien. Wel zal op De Haar nog incidenteel worden geoefend met pantservoertuigen door andere eenheden. Het bronvermogen van de luchtmobiele speciale voertuigen is vergelijkbaar met die van een personenauto.

HOOFDSTUK 4

4. BESLUITVORMING, PROCEDURE EN INSpraak

In de bestaande startnotitie van december 1990 is reeds aangegeven op welke wijze de besluitvorming, procedure en inspraak geregeld zijn, zoals die voortvloeien uit het voornemen om het d-EOT de Haar in te richten. In verband met de gewijzigde inrichting en het gebruik van het d-EOT de Haar door eenheden van de Luchtmobiele Brigade moet de feitelijke procedure voor het opstellen van een milieu-effectrapport opnieuw doorlopen worden. Gedurende de periode dat het nieuwe aanvullende milieu-effectrapport opgesteld wordt zijn er voor een ieder mogelijkheden om zijn wensen voor het te verrichten MER-onderzoek kenbaar te maken en opmerkingen en aanmerkingen te plaatsen bij het milieu-effectrapport. Hiertoe wordt een aantal inspraakmogelijkheden geboden.

Eerste inspraakmogelijkheid

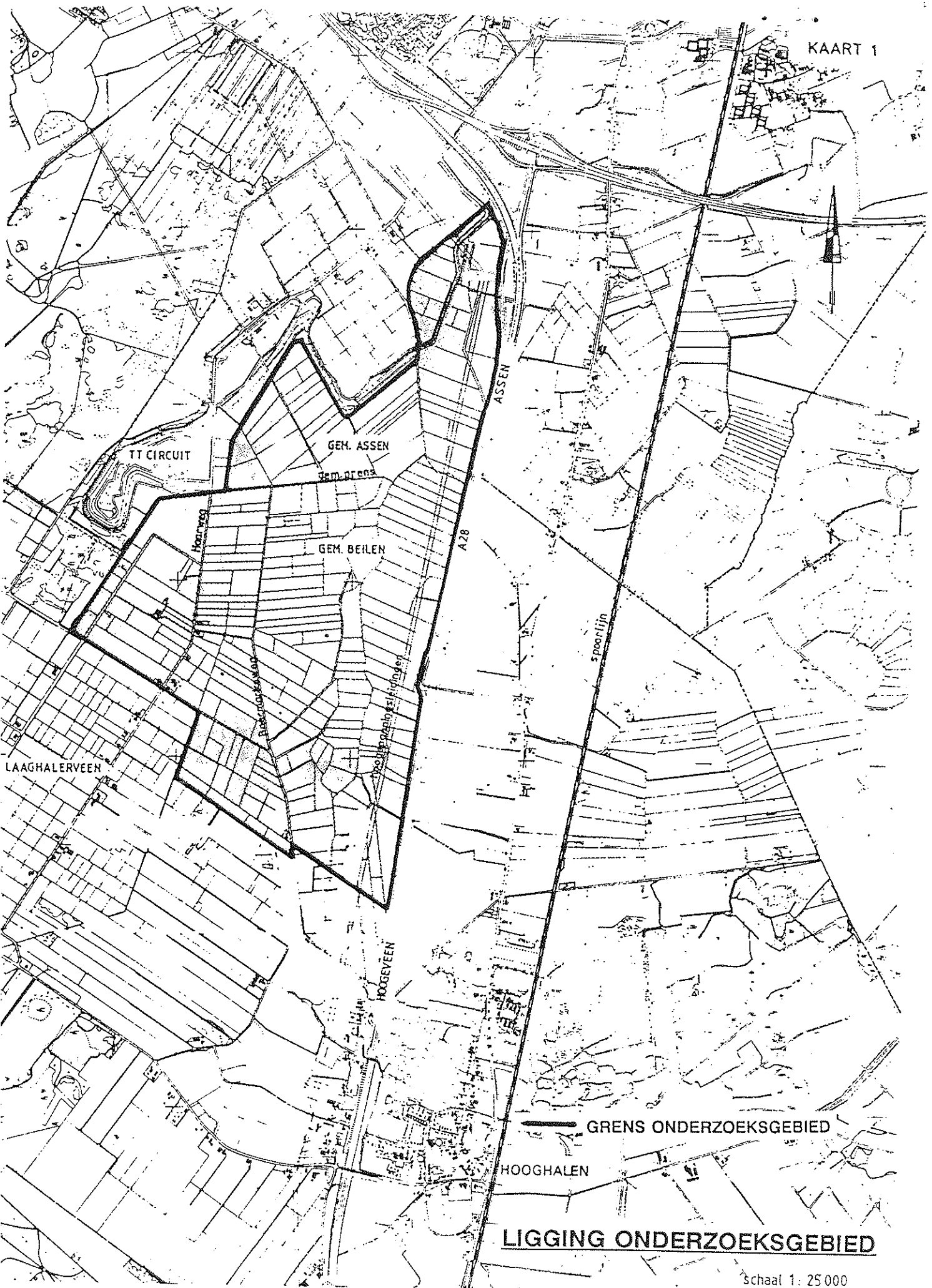
Meningen en wensen t.a.v. het te verrichten MER-onderzoek kunnen vóór 1 oktober 1993 schriftelijk kenbaar worden gemaakt aan het volgende adres:

Inspraak MER d-EOT de Haar
Ministerie van Defensie - Bureau CROMD
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

Een ieder die van deze mogelijkheid gebruik maakt kan te zijner tijd beschikken over de "Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage", zodat geconstateerd kan worden op welke wijze met de ingebrachte wensen en meningen rekening is gehouden.

Tweede inspraakmogelijkheid

Naar verwachting is het MER medio 1994 gereed. Pas dan zal bekend worden wanneer de volgende inspraakmogelijkheid, over het opgestelde milieu-effectrapport zal plaatsvinden. Deze inspraakmogelijkheid zal te zijner tijd in de Staatscourant en de regionale dagbladen worden aangekondigd.

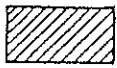
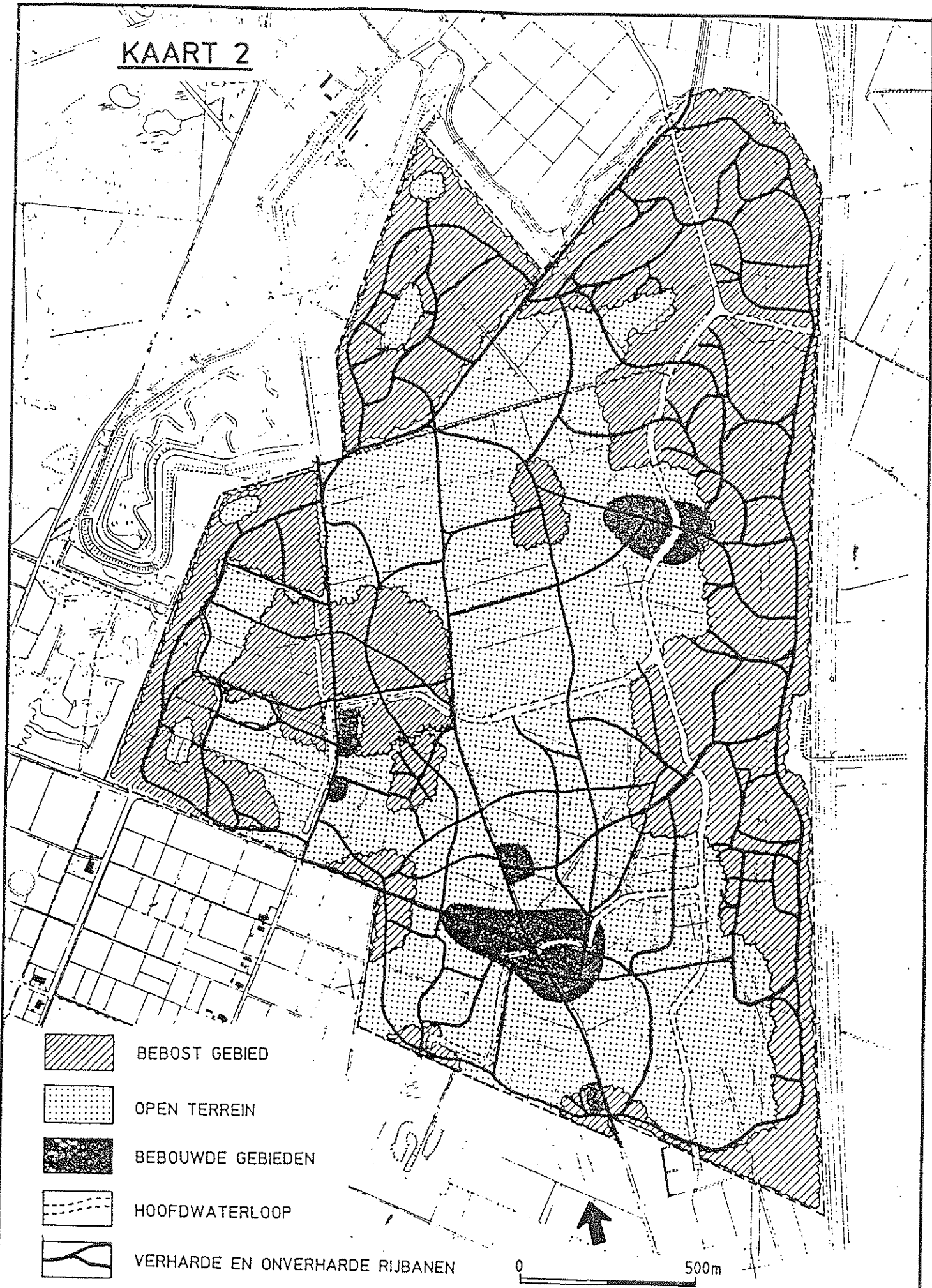


GRENS ONDERZOEKSGBIED

HOOGHALEN

LIGGING ONDERZOEKSGBIED

KAART 2



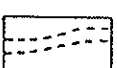
BEBOST GEBIED



OPEN TERREIN



BEBOUWDE GEBIEDEN



HOOFDWATERLOOP



VERHARDE EN ONVERHARDE RIJBANEN

0 500m



MOGELIJKE INRICHTING

4.