

Reactienota naar aanleiding van de zienswijzen ingediend op
de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage
Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel

13 december 2021, incl. bijlagen

Colofon

Ministerie van Defensie
Directoraat-Generaal Beleid

Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart
en Maritieme Zaken

Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Afkortingen

AMB	Algemeen Maatschappelijk Belang
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BML	Besluit militaire luchthavens
c-NRD	Concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieueffectrapportage
COVM	Commissie Overleg en Voorlichting Milieu
DGLC	Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando
DOB	Deployment Operating Base
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
GPP	Geluidproductieplafond
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILS	Instrument Landing System
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
Ke	Kosteneenheden (geluidbeoordelingsmaat)
KEA	Kosten effectanalyse
LBK/MLDP	Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire Luchthaven De Peel
L _{den}	Level Day Evening Night (geluidbeoordelingsmaat)
LNN	Limburgs natuurnetwerk
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
MER	Milieueffectrapport (het rapport)
m.e.r.	milieueffectrapportage (de procedure)
MOB	Main Operating Base
MTG	Maximaal Toegestane Geluidbelasting
NNB	Natuurnetwerk Brabant
OMIS	Operationeel Management Informatie Systeem
PM	Partical Matter
Rarro	Regeling algemene regels ruimtelijke ordening
RBL	Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit
RPAS	Remotely Piloted Aerial Vehicles
SMT-1	Structuurschema Militaire Terreinen-1 (1985)
SMT-2	Structuurschema Militaire Terreinen-2 (2004)
UDP	Uniforme Daglicht Periode
VKA	Voorkeursalternatief
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WHO	World Health Organization
Wlv	Wet luchtvaart
Wm	Wet milieubeheer
Wnb	Wet natuurbescherming

Inhoud

Woord vooraf	1
1 Inleiding	3
1.1 Op weg naar een luchthavenbesluit	3
1.2 Milieueffectrapportage	3
1.3 Reactienota	6
2 Nut en noodzaak	7
2.1 Noodzaak reactivering	7
2.1.1 Herijking behoefte geluidruimte	7
2.1.2 Operationele behoefte	8
2.1.3 Eerdere sluiting vliegbases Soesterberg en Twente en marinevliegkamp Valkenburg	8
2.1.4 Ruimte op bestaande vliegbases in Noord-Brabant	9
2.1.5 Waarom keuze voor De Peel?	10
2.1.6 De regio is al zwaar belast gebied	10
2.1.7 Is De Peel wel geschikt?	10
2.1.8 Zorgvuldig onderzoek	11
2.1.9 Overige vragen	11
2.2 Overige locaties	11
2.2.1 Waarom geen uitbreiding Leeuwarden en Volkel?	11
2.2.2 Alternatieven in Nederland of omliggende landen	12
2.2.3 Wat gebeurt er als Leeuwarden en Volkel vol zitten?	12
2.2.4 Oefengebieden op zee	13
3 Voorgenomen activiteit	14
3.1 Militair gebruik	14
3.2 Burgermedegebruik	15
3.3 Grondgebonden gebruik	16
3.4 Tijdelijke situatie	16
3.5 Vliegroutes	17
3.6 Openingstijden	17
3.7 Infrastructuur en ombouw	18
3.8 Interferentie met andere luchthavens	18
3.9 Interferentie met bestaande functies	19
4 Alternatieven	20
4.1 Simulators	20
4.2 Drones	20
4.2.1 Drones als alternatief voor jachtvliegtuigen	20
4.2.2 Gebruik camerabeelden	20
4.3 Inzet op andere luchthavens	21
4.4 Grondgebonden gebruik	21

4.5	Alternatieve vliegroutes	21
4.6	Beschouwde alternatieven	22
5	Ontwerp-luchthavenbesluit	23
5.1	Inhoud ontwerp-luchthavenbesluit	23
5.2	Procedure tot nu toe	24
5.3	Juridische situatie	25
5.4	Communicatie en participatie	26
5.5	Grondgebonden geluidzoning en bestemmingsplannen	27
5.6	Vervolgstappen	28
5.7	Notitie Reikwijdte en Detailniveau	28
6	Geluid	30
6.1	Referentiesituatie	30
6.2	Omvang geluidcontour	30
6.3	Ke- en L_{den} -rekenmethodiek en normenstelsel	30
6.4	Geluidbelasting en geluidhinder	33
6.4.1	Geluidbelasting	33
6.4.2	Geluidhinder	35
6.5	Geluidniveau en trillingen	36
6.6	Cumulatie	37
6.7	Maatregelen	38
6.7.1	Isolatie van woningen	38
6.7.2	Hinderbeperkende maatregelen	39
6.7.3	Sloop van woningen	39
6.7.4	Schadeafhandeling	40
6.8	Grondgebonden geluid	40
6.9	Overige vragen over geluid	41
6.9.1	Geluidreflectie door zonneparken	41
6.9.2	Doorbreken geluidbarrière en zonneparken	41
6.9.3	Verschillen tussen studies m.b.t. geluid F-35	41
7	(Externe) veiligheid	42
7.1	(Externe) veiligheid vanwege luchtverkeer	42
7.2	Rekenmodellen en normstelling	43
7.3	Grondgebonden bronnen	44
7.3.1	Gevaarlijke stoffen	44
7.3.2	Calamiteiten	44
8	Luchtkwaliteit	45
8.1	Fijnstof en geur	45
8.2	NO _x en PAS	46
8.3	Effecten wegverkeer	47

8.4	Luchtkwaliteit algemeen	48
8.5	Cumulatieve uitstoot	48
9	Gezondheid en leefbaarheid	50
9.1	Gezondheid - algemeen	50
9.2	Kerosinelozingen	50
9.2.1	Lozing kerosine	50
9.2.2	Oude kerosineleiding	51
9.3	Specifieke gezondheidsrisico's	51
9.4	Gezondheidsbelevingsonderzoek	51
9.5	Woon- en leefklimaat	52
9.6	Waterkwaliteit	52
9.7	Financiële consequenties	52
9.7.1	Aansprakelijkheid voor kosten	52
9.7.2	Tegemoetkoming/compensatie voor geluidsoverlast	53
9.7.3	Wettelijke regeling ontbreekt	53
10	Hinderbeleving	54
10.1	Woonomgeving	54
10.2	Hinder voor recreatie	55
10.3	Hinder tijdens werk en school	55
11	Natuur	56
11.1	Natura 2000-gebieden	56
11.2	Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden	56
11.3	Referentiesituatie Wet natuurbescherming	57
11.4	Verstoring	58
11.5	Habitatrichtlijn	58
11.6	Vogelrichtlijn	58
12	Landbouw	60
12.1	Effecten op landbouwhuisdieren	60
12.1.1	Nertsenhouderij	60
12.1.2	Schrikreacties bij dieren	60
12.2	Effecten op landbouwgewassen	60
13	Energie, klimaat en duurzaamheid	61
13.1	Emissies CO ₂	61
13.2	Energiebesparing	61
13.3	Duurzaamheid	62
14	Monitoring en evaluatie	63
14.1	Geluidmeetnet	63

14.2	Luchtkwaliteit meetnet	63
14.3	Monitoring	64
14.3.1	Algemeen	64
14.3.2	Wat gebeurt er bij overschrijdingen	64
14.3.3	Klachtenregistratie	65
15	Onroerend goed	66
15.1	Waardevermindering woningen/landerijen	66
15.1.1	Reactivering vliegbasis was niet te voorzien	66
15.1.2	Waardedaling van woningen	66
15.1.3	Compensatie	66
15.1.4	Maatschappelijke kosten-batenanalyse	67
15.2	Waardevermindering bedrijven/terreinen	67
15.2.1	Nadelige gevolgen bedrijven en activiteiten	67
15.2.2	Komt er compensatie of een wettelijke regeling voor schadeafhandeling?	67
15.3	Overige aspecten	67
	Bijlage 1 Advies Commissie m.e.r.	69
	Bijlage 2 Overzicht beantwoording zienswijze	89
	Bijlage 3 Infographic van procedure vaststellen LHB	2

Woord vooraf

Inleiding

Het voornemen om een luchthavenbesluit voor te bereiden met het oog op de reactivering van de militaire luchthaven De Peel op het terrein van de Luitenant-generaal Bestkazerne is ingegeven door de schaarste aan geluidruimte voor oefenen en trainen met jachtvliegtuigen. De keuze voor de reactivering van De Peel berust op een zorgvuldige afweging van de mogelijkheden om die schaarste te verminderen of op te heffen. Omwonenden schrikken vooral terug voor de geluidhinder en de overlast van de F-35, maar de komst van een vliegbasis heeft bredere gevolgen voor de omgeving op het gebied van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en de leefomgeving, maar ook voor de werkgelegenheid en mogelijk voor het verkeersaanbod in de omgeving van de kazerne. In de zienswijzen die zijn ingediend in reactie op de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau komen vragen naar het 'waarom' van deze vliegbasis en naar het 'waarom' van de locatie De Peel veelvuldig naar voren. Een belangrijk onderdeel van de beantwoording van deze zienswijzen is dan ook gewijd aan nut en noodzaak van de reactivering van de militaire luchthaven De Peel.

Vorbereiding reactivering

Omdat een vliegbasis ingrijpende gevolgen heeft voor de omgeving, moet er het nodige gebeuren voordat Defensie de vliegbasis kan reactiveren. In de eerste plaats moet Defensie onderzoek laten doen naar de effecten op de natuur en naar de stikstofemissie en -depositie van de voorgenomen activiteiten. Als dat gebeurd is, kan een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) worden ingediend bij het Bevoegd Gezag, de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). In de tweede plaats moet, vanwege de uitbreiding van de activiteiten, de vergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden vernieuwd. Hiervoor is de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het Bevoegd Gezag. De voorbereidingen voor beide vergunningaanvragen zijn inmiddels gaande.

Als volgende stap zal het milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. In de in 2019 gepubliceerde concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD) heeft Defensie zijn plannen voor de reactivering van de vliegbasis uiteengezet. De plannen voor de vliegbasis en voor de Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire Luchthaven De Peel (LBK/MLDP)¹ als geheel zullen in het MER worden beoordeeld op hun gevolgen voor het milieu. De ter inzagelegging van de c-NRD bood omwonenden en andere belanghebbende partijen de gelegenheid in zienswijzen te reageren op de plannen van Defensie. Van die gelegenheid is met meer dan 600 zienswijzen ruim gebruik gemaakt. Defensie is zich bewust van het signaal dat uitgaat van dit grote aantal reacties. Dat heeft enerzijds bijgedragen tot de lange duur van de voorbereiding van deze reactienota. Anderzijds realiseert Defensie zich hierdoor des te meer hoe belangrijk een intensieve dialoog met de omgeving is.

Volgens de planning zal het werk aan het MER in 2022 beginnen. Parallel hieraan worden drie initiatieven ontplooid, die allemaal te maken hebben met de voorbereiding van het luchthavenbesluit, maar die formeel geen onderdeel van de voorbereidingsprocedure uitmaken:

- de overstap van Kosteneenheden naar L_{den} als geluidbeoordelingsmaat voor de militaire luchthavens. Defensie heeft inmiddels de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) vliegbasis De Peel uitgenodigd om hierover in gesprek te gaan. Dit gesprek zal in het najaar van 2021 worden gevoerd;
- op verzoek van de gemeente Venray heeft Defensie besloten een Kosten Effect Analyse (KEA) voor het voornemen tot de hernieuwde ingebruikname van de vliegbasis De Peel uit te voeren. Bij de keuze voor het bureau dat deze KEA gaat uitvoeren, bij de formulering van de opdracht en de commentariëring van de conceptrapportage zullen de gemeenten Venray en Gemert-Bakel worden betrokken. De andere partijen in de COVM zullen worden geïnformeerd over dit

¹ Met het oog op de leesbaarheid wordt in deze reactienota niet alleen de afkorting LBK/MLDP gebruikt. Afhankelijk van het onderwerp wordt de inrichting ook wel aangeduid met "kazerne" of "vliegbasis".

onderzoek en relevante ontwikkelingen ter zake. De noodzakelijke voorbereidingen worden dit najaar uitgevoerd. Het onderzoeksrapport zal dan waarschijnlijk in 2022 beschikbaar zijn, zodat de resultaten kunnen worden betrokken in de voorbereiding van en de besluitvorming over het luchthavenbesluit;

- in reactie op ingediende zienswijzen heeft Defensie besloten voorafgaand aan het luchthavenbesluit een gezondheidsbelevingsonderzoek te laten uitvoeren, zoals de GGD eerder onder meer voor de luchthaven Eindhoven heeft gedaan. Het ligt in de rede ook deze onderzoeksopdracht samen met andere betrokken partijen voor te bereiden. Ook dit onderzoek kan dan in 2022 worden uitgevoerd, zodat de resultaten kunnen worden betrokken in de voorbereiding van en de besluitvorming over het luchthavenbesluit.

Volgens de planning zal het MER in 2022 worden opgesteld. Parallel daaraan wordt de tekst van het ontwerp luchthavenbesluit opgesteld. Beide documenten – het MER en het ontwerp luchthavenbesluit – worden op ambtelijk en bestuurlijk niveau besproken met de provincies Limburg en Noord-Brabant en de gemeenten die in de COVM zijn vertegenwoordigd. Beide documenten worden vervolgens ook ter inzage gelegd, zodat iedereen dan in de gelegenheid is om daarop in een zienswijze te reageren. Dit zal ongeveer eind 2023, begin 2024 gebeuren. Dan zal ook de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) worden gevraagd het MER te toetsen.

Afhankelijk van het resultaat van deze besprekingen en het advies van de Commissie m.e.r. zal een definitief ontwerp luchthavenbesluit worden opgesteld. Dit wordt na behandeling in de Ministerraad voor advies aangeboden aan Afdeling advisering van de Raad van State. Op grond van dit advies wordt een nader rapport opgesteld. Daarna volgt de vaststelling van het luchthavenbesluit door ZM de Koning. Na publicatie van het luchthavenbesluit in het Staatsblad treedt het luchthavenbesluit in werking. Het is dan nog niet onherroepelijk: dat is pas het geval nadat de beroepsprocedure is doorlopen. Uiteraard kunnen een negatief advies van de Commissie m.e.r., een negatief advies van de Raad van State en een gegrond verklaard beroep deze procedure nog doorkruisen.

Communicatie en overleg

Defensie heeft verschillende manieren om met omwonenden en anderen te communiceren. De meest directe vorm is de burenmailing, waarvoor aanmelding mogelijk is door een mail te sturen naar:

informatiedepeel@mindef.nl. Veel informatie over de procedure voor de voorbereiding van het

luchthavenbesluit is online te vinden op

<https://www.defensie.nl/onderwerpen/luchthavenbesluiten/luchthavenbesluit-de-peel/contact>

Desgewenst zal Defensie opnieuw bijeenkomsten, zowel 'live' als online, organiseren om toelichting te geven en over reacties te overleggen.

Defensie overlegt met andere overheden, vertegenwoordigers van omwonenden en van natuurorganisaties via de COVM De Peel. Daarnaast dienen de openbare vergaderingen van de COVM en de website <https://www.covm.nl/depeel> om een breder publiek te informeren. Ook de uitkomsten van de genoemde onderzoeken – de Kosten Effect Analyse en het gezondheidsbelevingsonderzoek – zullen worden benut voor de dialoog met de omgeving, om samen een scherper zicht te krijgen op de impact van de reactivering van de vliegbasis op de omgeving. Dat overleg gaat dan niet alleen om de nadelen, zoals de overlast en de beperkingen voor de ruimtelijke ordening, maar ook om de potentiële voordelen, zoals extra werkgelegenheid en extra kansen voor civiel-militaire samenwerking.

1 Inleiding

1.1 Op weg naar een luchthavenbesluit

Het ministerie van Defensie onderzoekt de mogelijkheden voor het gebruik van de Luitenant-generaal Bestkazerne/militaire luchthaven De Peel door F-35 jachtvliegtuigen, overig militair vliegverkeer en beperkt burgermedegebruik. De Luitenant-generaal Bestkazerne/militaire luchthaven De Peel is sinds 2012 de benaming van de Luchtmachtbasis De Peel. Voor het gebruik van de luchthaven door jachtvliegtuigen en overige militaire luchtvaartuigen van de Koninklijke Luchtmacht wordt op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voorbereid. In het luchthavenbesluit zal – gelet op het bepaalde in artikel 10.28 van de Wet luchtvaart - tevens het burgermedegebruik worden opgenomen. Het luchthavenbesluit wordt op voordracht van de staatssecretaris van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de bijlage bij deze reactienota is de procedure voor de voorbereiding van een luchthavenbesluit in een schematisch overzicht opgenomen.

1.2 Milieueffectrapportage

Concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD)

Goede en gedragen besluiten over ingrijpende projecten zoals de reactivering of ingebruikneming van een luchthaven vergen publieke betrokkenheid, en dus publieksparticipatie. Daarom is de voorbereiding van het luchthavenbesluit op 26 juni 2019 begonnen met de publicatie en ter inzagelegging van de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (c-NRD). Die ter inzagelegging beoogde omwonenden en andere betrokken partijen, waaronder provincies en gemeenten, de gelegenheid te geven in zienswijzen en adviezen te reageren op de plannen van Defensie. De c-NRD heeft acht weken ter visie gelegen van 26 juni tot en met 21 augustus 2019. De reguliere termijn voor het indienen van zienswijzen is zes weken. Vanwege de vakantieperiode is de termijn voor individuele insprekers in deze procedure verlengd tot acht weken. Zienswijzen die naderhand zijn ontvangen, zijn alsnog meegenomen in deze reactienota.

Gemeenten en provincies zijn op verzoek in staat gesteld hun zienswijzen in te dienen tot 15 september 2019 vanwege de afwezigheid van raadsvergaderingen in juli en augustus.

De c-NRD is gepubliceerd in de Staatscourant van 26 juni 2019 (Nr. 35839) en op websites van verschillende gemeenten, waaronder Venray en Gemert-Bakel, mede met het oog op de publieksbijeenkomsten in die gemeenten.

Advies van de Commissie m.e.r.

Als onderdeel van de uitgebreide milieueffectrapportage (m.e.r.) is de Commissie m.e.r. gevraagd om advies uit te brengen voor de inhoud van het milieueffectrapport (MER). De Commissie m.e.r. heeft op 18 september 2019 een bezoek gebracht aan de LBK/MLDP. Op 23 oktober 2019 heeft zij haar definitieve advies uitgebracht over de gewenste inhoud voor het MER.

De aanbevelingen van de Commissie m.e.r. zijn:

- specificeer en verantwoord de beoogde activiteiten. Dat betreft met name de aard en omvang van het vliegverkeer en de werkzaamheden die nodig zijn voor de reactivering van de vliegbasis;
- beschrijf en onderbouw de gegevens die worden gehanteerd om de geluidbelasting, de hinder en de veiligheidsrisico's te bepalen. Wat betekenen lacunes in gegevens voor het monitoringprogramma?
- vergelijk de locatiealternatieven voor de Luitenant-generaal Bestkazerne als vliegbasis;
- beschrijf de varianten voor inperking van verwachte effecten, bijv. varianten op vliegroutes;

- vergelijk de actuele omgevings- en natuurkwaliteit met de situatie die ontstaat na de reactivering van de vliegbasis.

Voor de volledige tekst van het advies zij verwezen naar bijlage 1 bij deze reactienota. In het MER zal hierop met de nodige diepgang en volledigheid worden ingegaan.

Voorlichtingsbijeenkomsten

De c-NRD is toegelicht tijdens diverse voorlichtingsbijeenkomsten zoals is aangegeven in onderstaande tabel 1.1.

Tabel 1.1: Voorlichtingsbijeenkomsten ter toelichting van c-NRD

Datum 2019	Bijeenkomst
12 juni	Gemeentehuis Venray, aankondiging voornemen tot reactivering
26 juni	Venray, informatieavond
1 juli	Gemert, informatieavond
13 augustus	Merselo, informatieavond
15 augustus	Milheeze, informatieavond
28 augustus	Helmond, informatieavond gemeenteraad
9 september	Laarbeek, gesprek burgemeester
9 september	Venray, informatieavond gemeenteraad
10 september	Gemert-Bakel, informatieavond gemeenteraad
12 september	Maastricht, Gouvernement
18 september	Lgen Bestkazerne, locatiebezoek Commissie m.e.r.
26 september	Maashees, informatieavond dorpsraad
15 oktober	Overloon, informatieavond dorpsraad
30 oktober	Venray, eerste bijeenkomst COVM
30 oktober	Boxmeer, informatieavond
25 november	Deurne, informatieavond
12 december	Lierop, informatieavond en eerste overleg met de waterschappen Aa en Maas en Limburg

Ontvangen zienswijzen

In totaal zijn er meer dan 600 zienswijzen ontvangen. Een deel van de zienswijzen is ontvangen buiten de gestelde termijn, maar deze zijn wel geaccepteerd. Sommige zienswijzen zijn ingediend namens meerdere organisaties of individuele personen. Eén identieke zienswijze is door ongeveer 250 individuele insprekers ingediend. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de herkomst van de ontvangen zienswijzen.

Plaats	Belangenvereniging	Individuele inspreker	Ondernemer / Bedrijfsleven	Overheid	Totaal
Asten				1	1

Plaats	Belangenvereniging	Individuele inspreker	Ondernemer / Bedrijfsleven	Overheid	Totaal
Bakel		19	1		20
Beek en Donk		2		1	3
Bergen				1	1
Boxmeer		3		1	4
Den Bosch				1	1
De Rips	1	33	1		35
Deurne		29	1	1	31
Elsendorp		17			17
Gemert		4		1	5
Helenaveen		43			43
Helmond		6		1	7
Holthees		18			18
Leunen		2			2
Liessel		1			1
Maashees		1			1
Maastricht				1	1
Merselo	1	129	5		135
Milheeze	1	142	7		150
Neerkant		1			1
Overloon	1	24	3		28
Sint Anthonis				1	1
Smakt		9	2		11
Someren				1	1
Venray	3	45	2	2	52
Vierlingbeek	1	4			5
Vredepeel	1	4			5
Westerbeek		3			3
Ysselsteijn		14			14
Overige	4	16	1		21
Totaal	13	569	23	13	618

1.3 Reactienota

In de zienswijzen komen verschillende thema's aan de orde die in deze reactienota per thema zijn gegroepeerd en beantwoord. De zienswijzen en daarmee de antwoorden in deze reactienota zijn grofweg in drie categorieën te verdelen: zienswijzen die gaan over nut en noodzaak van de reactivering, de keuze voor de locatie en de gevolgde procedure, zienswijzen die om verduidelijking vragen van bijvoorbeeld rekenmethodieken en zienswijzen die om bepaalde onderzoeken vragen of aandachtspunten aandragen. De zienswijzen die gaan over de keuze voor de locatie en de gevolgde procedure zijn zoveel mogelijk beantwoord in deze reactienota. Deze onderwerpen zijn ook al beschreven in de c-NRD en zullen nader worden toegelicht. Deze informatie komt later ook in het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit uitgebreid aan de orde. De zienswijzen over verduidelijking van bijvoorbeeld rekenmethodieken zijn beknopt beantwoord en komen in het MER uitgebreid aan de orde. Dit geldt ook voor de gewenste onderzoeken waar veel suggesties voor zijn ontvangen. Deze onderzoeken moeten echter nog worden uitgevoerd en zullen worden beschreven in het MER. In de beantwoording is daarom veelal gesteld dat deze in het MER aan de orde zullen komen. Wel wordt ingegaan op suggesties om specifieke onderzoeken uit te voeren. Het advies van de Commissie m.e.r. wordt zo veel mogelijk gevolgd. In het MER zal worden verantwoord als een advies van de Commissie niet of niet volledig wordt gevolgd.

Terugvinden van de antwoorden op ingediende zienswijzen door insprekers

Bijlage 2 van deze reactienota bevat een tabel waarin is aangegeven welke zienswijzen zijn behandeld over het onderwerp in een betreffende paragraaf. De zienswijzen zijn (anoniem) genummerd en elke inspreker zal het nummer van registratie ontvangen. Deze nummers zijn in bijlage 2 per paragraaf genoemd. Zo kunnen insprekers zien waar en hoe hun zienswijzen zijn beantwoord. Vanwege de veelheid aan zienswijzen en onderwerpen is het niet mogelijk om elke vraag individueel te beantwoorden. Zoals in de vorige paragraaf is beschreven, zijn er ook heel veel dezelfde vragen gesteld. De beantwoording is daarom uitgevoerd door vragen te clusteren. Het advies van de Commissie m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport voor de Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel is integraal opgenomen in bijlage 1. Het advies omvat de meeste onderwerpen die in de reactienota zijn behandeld. In bijlage 2 is daarom niet verwezen naar het advies.

2 Nut en noodzaak

2.1 Noodzaak reactivering

2.1.1 Herijking behoefte geluidruimte

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat de redenen om luchthaven De Peel in 1993 buiten gebruik te stellen nog steeds valide zijn. De Peel is steeds een reservebasis geweest waar vandaan eigenlijk nooit serieus gevlogen is. Laat het vooral een reservebasis blijven en alleen in geval van nood kan deze basis dan geactiveerd worden. Andere zienswijzen stellen dat het niet is uit te leggen dat na 26 jaar er alleen sprake is van reactivering van een vliegbasis, mede omdat in de c-NRD wordt gesteld, dat vliegbasis De Peel in het verleden ook als militaire luchthaven nauwelijks voor militaire luchtvaart werd gebruikt.

Reactie

Defensie heeft voor de uitvoering van haar taken behoefte aan een breed scala van militaire middelen, waaronder jachtvliegtuigen. Die behoefte is een aantal jaar geleden nog eens uiteengezet in het DMP-D Document Vervanging F-16, dat gelijk met de Kamerbrief van 22 december 2014 (Kamerstuk 26 488, nr. 369) is verstuurd. Daarin is ook de afweging bemand versus onbemand gemaakt. Onbemande systemen maken belangrijke technische ontwikkelingen door, zodat ze steeds beter inzetbaar zijn voor waarneming en voor doelbestrijding. Maar voor gevechtstaken tegen tegenstanders met technologisch hoogwaardige middelen en voor de verdediging van het Nederlandse luchtruim blijft het jachtvliegtuig het aangewezen wapensysteem. Dat is nog eens bevestigd toen Defensie in 2019 negen extra F-35 jachtvliegtuigen aanschafte. Hiermee is ook de noodzaak onderstreept om de benodigde geluidruimte voor oefening en training en voor operationele activiteiten voor de nationale en bondgenootschappelijke taken te waarborgen. Van de 46 F-35 jachtvliegtuigen komen uiteindelijk 39 toestellen naar Nederland, 7 blijven in de Verenigde Staten voor de pilotenopleiding.

Sinds eind jaren tachtig, sinds de val van de Muur, is Defensie vanwege aanhoudende bezuinigingen op haar uitgaven fors ingekrompen qua personeel, materieel en infrastructuur. In dat kader zijn ook drie vliegbases gesloten en afgestoten: Soesterberg, Twente en marinevliegbasis Valkenburg.

Defensie heeft nu in Nederland acht militaire luchthavens:

Leeuwarden	jachtvliegtuigen en MQ-9 onbemande verkenningsvliegtuigen
Volkel	jachtvliegtuigen
Gilze-Rijen	helikopters
De Kooij	helikopters en civiel medegebruik
Deelen	helikopters
Eindhoven	militair luchttransport en civiel medegebruik
Woensdrecht	vliegopleiding, logistiek centrum/onderhoud en civiel medegebruik
De Peel	gedeactiveerd

De vliegbases Eindhoven, Gilze-Rijen en Woensdrecht hebben ook een reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen. Dat wil zeggen dat de squadrons van Leeuwarden en Volkel in geval van groot onderhoud aan het banenstelsel kunnen uitwijken om tijdelijk vanaf een van die andere velden te opereren.

In de Kamerbrief van 12 juni 2019 over de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Peel is uiteengezet dat Defensie na tientallen jaren van krimp, waarin ook de genoemde vliegbases zijn afgestoten, nu weer sprake is van groei van de defensiebegroting en daarmee ook van defensieactiviteiten. De onzekerheid over en de negatieve ontwikkelingen in de internationale veiligheidssituatie onderstrepen de noodzaak daarvan. In die nieuwe situatie moet Defensie opties open houden om voorbereid te zijn op verslechtingen, terwijl nu juist blijkt dat Defensie krap in de ruimte voor militaire vliegactiviteiten zit. Het nu voor stationering in Nederland voorziene aantal F-35s kan met een zorgvuldige planning worden ondergebracht op bestaande vliegbases. Defensie heeft behoefte aan strategische geluidruimte, zowel om een eventuele verdere groei van het aantal jachtvliegtuigen te accommoderen als om voldoende oefenruimte beschikbaar te hebben.

Dat vereiste een heroverweging over de beschikbare ruimte en de mogelijkheden om die beschikbare ruimte nog uit te breiden. Achtereenvolgens heeft Defensie de ruimte op de twee Main Operating Bases Leeuwarden en Volkel beoordeeld, vervolgens die op andere militaire bases en op civiele velden, met name Eelde, Twente en Maastricht. Ook is bekeken of verdere verplaatsing van vliegactiviteiten naar buitenlandse vliegbases soelaas kan brengen. Conclusies was dat Defensie de geluidruimte die hoort bij de vliegbasis De Peel niet kan missen. Daarom is het besluit genomen een luchthavenbesluit voor te bereiden, zodat een reactivering van de vliegbasis De Peel op termijn mogelijk is.

2.1.2 Operationele behoefte

Zienswijze

Enkele zienswijzen vragen om een onderbouwing per type activiteit waarom de uitbreiding en/of verplaatsing ervan aan de orde is, welke activiteiten prioritair zijn en wat de achtergronden zijn van de wijziging in de behoefte. Het luchthavenbesluit voor De Peel en de realisatie van de voorzieningen na besluitvorming na eventuele beroepsprocedures vergen enkele jaren. Het besluit borduurt voort op strategieën en aannames die - gelet op maatschappelijke ontwikkelingen - tegen die tijd al (deels) achterhaald zijn. Drones kunnen voor sommige taken jachtvliegtuigen vervangen.

Reactie

Het MER zal de operationele behoefte per type activiteit onderbouwen. De voorgenomen activiteit gaat voor het militair luchtverkeer onder andere uit van de status van een DOB, een Deployment Operating Base, met een profiel ter grootte van een detachement van 200 personeelsleden met maximaal 12 jachtvliegtuigen. De operaties zullen plaatsvinden gedurende de dag- en avondperiode gedurende 18 vliegweken, verspreid over het jaar in perioden van ongeveer drie maal zes weken. Het jaarlijkse oefenprogramma van de Main Operating Bases (Leeuwarden en Volkel) bepaalt de periode wanneer gebruik gemaakt gaat worden van vliegbasis De Peel. Hierbij wordt geopereerd binnen de vast te stellen geluidzoning, die niet groter zal zijn dan de bestaande geluidzone. De perioden waarin dat oefenprogramma op De Peel wordt uitgevoerd zullen tijdig bekend worden gemaakt. Daarnaast blijft de vliegbasis De Peel gebruikt worden voor helikopteroperaties. Het Defensie Helikopter Commando kan gebruik maken van vliegbasis De Peel voor een jaarlijkse oefening gedurende twee weken samen met eenheden van de Luchtmobiele Brigade, en voor incidentele missies en kleinere oefenactiviteiten verspreid over het jaar. De grotere oefening zal tijdig worden aangekondigd. In de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau werd op De Peel voor de toekomst ook de mogelijkheid voor oefeningen met C-130 Hercules toestellen met eenheden van de luchtmobiele brigade en voor strategisch luchttransport open gehouden. Inmiddels is besloten dat oefeningen met de Hercules en strategisch luchttransport niet structureel op De Peel plaats zullen vinden. Wat deze toestellen betreft zal het bij incidenteel gebruik van De Peel blijven.

2.1.3 Eerdere sluiting vliegbases Soesterberg en Twente en marinevlieggkamp Valkenburg

Zienswijze

Waarom zijn Soesterberg, Twente en Valkenburg gesloten? Kunnen deze reeds gesloten bases niet opnieuw in gebruik genomen worden?

Reactie

Ongeveer vanaf de val van de Muur in 1989 en de toen ervaren verbetering van de internationale veiligheidssituatie, is er tientallen jaren door achtereenvolgende kabinetten bezuinigd op Defensie. De hoofdwapensystemen – waaronder schepen, tanks en pantservoertuigen en jachtvliegtuigen – zijn in aantallen verminderd en, wat de tanks betreft, zelfs bijna geheel verdwenen. Ook de personele omvang van de krijgsmacht is met enkele tienduizenden militairen ingekrompen. Tegen die achtergrond is ook de infrastructuur van Defensie ingekrompen. Er zijn kazernes gesloten en afgestoten in onder meer Den Haag, Utrecht, Ede, Budel, Weert, Breda, Maastricht en Elspeet. Diezelfde ontwikkeling betrof ook de eerder genoemde luchtvaartterreinen.

De sluiting van Soesterberg, Twente en Valkenburg pasten in de bezuinigingen en inkrimping van de defensie infrastructuur. De verkoop van de drie luchthavens en de ontwikkelingen die sindsdien op en rond die terreinen hebben plaatsgevonden zijn niet terug te draaien. Deze terreinen hebben inmiddels andere bestemmingen gekregen en de geluidruimte is niet meer beschikbaar of sterk verkleind.

2.1.4 Ruimte op bestaande vliegbases in Noord-Brabant

Zienswijze

Onderbouw waarom bestaande vliegbases onvoldoende ruimte bieden. Biedt inzicht in de geluidruimte van de andere vliegbases in Noord-Brabant. Welke ruimte is noodzakelijk c.q. gewenst en onderbouw dit in de MER.

Reactie

De vliegbases Eindhoven, Gilze-Rijen en Woensdrecht hebben ook een reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen. Dat wil zeggen dat de squadrons van Leeuwarden en Volkel in geval van groot onderhoud aan het banenstelsel kunnen uitwijken om tijdelijk vanaf een van die andere velden te opereren. Hieruit blijkt dat op deze vliegbases de mogelijkheid bestaat tot incidenteel medegebruik door jachtvliegtuigen. Maar dat betekent niet dat structureel gebruik door jachtvliegtuigen mogelijk en wenselijk is. Daarom is gekozen voor een zekere taakverdeling tussen de militaire luchthavens (zie 2.1.1) met nu twee velden hoofdzakelijk voor jachtvliegtuigen en drie velden voor met name helikopters.

Voor Eindhoven heeft het kabinet, gesteund door de Tweede Kamer, jaren geleden ingezet op intensivering van het burgermedegebruik, om ruimte te bieden aan een verdere doorontwikkeling van Schiphol. Het advies van de heer Van Geel van 2019 voor de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport betekent niet dat er meer ruimte voor militair verkeer komt.

Voor vliegbasis Woensdrecht staat de voorbereiding van het luchthavenbesluit onder druk door de combinatie van enerzijds plannen voor aanvullende activiteiten op die vliegbasis en anderzijds de ligging van de vliegbasis pal naast het Natura 2000 gebied Brabantse Wal. Voor Woensdrecht is het vooral van belang een goede selectie te maken uit de nu al voorziene extra activiteiten en niet het toevoegen van nog een activiteit, die zeker tot verdere druk op Brabantse Wal leidt.

In de voorbereiding van het luchthavenbesluit Gilze-Rijen ligt de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen onder druk, omdat sinds Gilze-Rijen thuisbasis is van het Defensie Helikopter Commando deze functie nog nooit is gebruikt, terwijl met name de woonkernen Hulten en Molenschot hierdoor wel steeds bouwbeperkingen ondervinden. Daarom heeft Defensie besloten voorrang te geven aan de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Peel. Als dat luchthavenbesluit onherroepelijk is vastgesteld en daarmee vaststaat dat Defensie de geluidruimte van De Peel kan benutten, dan kan de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen van Gilze-Rijen vervallen.

2.1.5 [Waarom keuze voor De Peel?](#)

Zienswijze

De Peel ligt te midden van een aantal luchthavens, waardoor de omwonenden nu al overlast kennen. Waarom is gekozen voor deze locatie, in de bewoonde wereld, en te midden van kwetsbare natuur? Er moet naar alternatieven worden gekeken.

Reactie

De Peel is een bestaande vliegbasis, die weliswaar gedeactiveerd is, maar waarvoor de ruimtelijke reservering en de geluidruimte nog steeds intact is. In 2006 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in hoger beroep de weigering van de toenmalige staatssecretaris van Defensie om de aanwijzing van de vliegbasis De Peel als luchtvaartterrein ten behoeve van de militaire luchtvaart in te trekken bevestigd (Uitspraak 200509440/1). De vliegbasis kan na reactivering gebruik maken van een deel van de bestaande infrastructuur, waaronder de start- en landingsbaan, die uiteraard wel gerenoveerd moet worden. Bovendien kan de vliegbasis deels gebruik maken van de ondersteunende functies die nu al aanwezig zijn op de Luitenant-generaal Bestkazerne, ten behoeve van het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando. Door de nabijheid van vliegbasis Volkel kan de vliegbasis De Peel functioneren als dépendance van Volkel, wat doelmatigheidswinst oplevert. Een precieze raming van de kosten die met de reactivering gemoeid zijn, is nu nog niet te maken. Daarvoor moet eerst worden uitgewerkt welke voorzieningen nodig zijn voor de reactivering van de vliegbasis. Dat gebeurt in een behoeftestelling, waarover de Tweede Kamer zal worden geïnformeerd.

Het is mogelijk op het terrein van de Luitenant-generaal Bestkazerne/militaire luchthaven De Peel de vliegbasis te reactiveren, met behoud van de huidige activiteiten en verdere ontwikkelmogelijkheden van het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando (DGLC). .

Ook elders in Nederland liggen vliegbases niet ver van woonkernen en stedelijke gebieden en van natuurgebieden. Nederland is nu eenmaal een betrekkelijk klein, maar dichtbevolkt land, waar allerlei functies op een relatief geringe oppervlakte moeten worden samengebracht. Dat vergt zorgvuldige procedures, waarin onder meer de milieueffectrapportage voorziet.

2.1.6 [De regio is al zwaar belast gebied](#)

Zienswijze

Oost-Brabant is al zwaar belast door de bio-industrie, industriegebieden en omliggende luchthavens. Waarom wordt in een van de zwaarst belaste regio's in Nederland een vliegbasis geopend?

Reactie

De regio Oost-Brabant kent de nodige milieubelasting vanwege o.a. de intensieve landbouw. Nieuwe grootschalige infrastructuur is in veel regio's moeilijk inpasbaar. Een belangrijke reden voor de keuze voor De Peel is dat er qua geluid en ruimtelijke ordening al sprake is van een reservering is en de nodige infrastructurele voorzieningen beschikbaar zijn. Voor Defensie is er geen goed alternatief beschikbaar. Het MER zal uitwijzen wat de gevolgen zijn voor natuur en milieu en of daarvoor mitigerende maatregelen nodig zijn.

2.1.7 [Is De Peel wel geschikt?](#)

Zienswijze

Is De Peel wel geschikt als vliegbasis? Zijn er nog veel en kostbare aanpassingen nodig?

Reactie

De Peel is in het verleden een vliegbasis geweest. Vanwege jarenlange afwezigheid van startende en landende vliegtuigen is een renovatie van de start- en landingsbaan en rolbanen vereist. Ook zijn er aanpassingen in de infrastructuur aan de orde om de nieuwe voorzieningen te kunnen inpassen in de huidige activiteiten. Zoals al aangegeven zal dit in een behoeftestelling worden uitgewerkt.

2.1.8 [Zorgvuldig onderzoek](#)

Zienswijze

In de zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor zorgvuldig onderzoek in het kader van het MER als de voorbereiding van het luchthavenbesluit toch wordt doorgezet. Als factoren worden genoemd de belangen van bewoners, de belangen van de kleine dorpen zoals de gemeente Bergen, de regionale structuurvisies en de relevante milieueffecten die significant zullen wijzigen.

Reactie

Het onderzoek in het MER zal zorgvuldig worden uitgevoerd conform de wettelijke vereisten. De uiteindelijke keuzes in het luchthavenbesluit zullen gebaseerd zijn op de uitkomsten van die onderzoeken en de belangen van meerdere partijen zoals de bewoners, bedrijven en de kleine kernen. Het MER besteedt met name aandacht aan de gevolgen van de reactivering van de vliegbasis voor het milieu en mogelijke mitigerende maatregelen. Ook de planologische effecten en de afstemming op ruimtelijke plannen komen aan de orde. Voorafgaand aan het MER zal Defensie onderzoeken of voor de beoogde activiteiten een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) moet worden aangevraagd. Indien dat zo is, zal Defensie een aanvraag indienen.

2.1.9 [Overige vragen](#)

Zienswijze

De reactivering van de vliegbasis De Peel mag niet bedoeld zijn om geluidruimte voor burgerluchtvaart van Eindhoven, Schiphol en Lelystad te reserveren en daardoor duizenden inwoners van deze regio met nog meer overlast op te zadelen. De vliegverdeling (VVR) is discutabel. Zo is de verplaatsing van vliegbewegingen van Schiphol naar Lelystad onlangs nog afgekeurd door de Europese Commissie.

Reactie

De reactivering van de vliegbasis is niet bedoeld voor en leidt ook niet tot extra geluidruimte voor de burgerluchtvaart. Defensie heeft voor jachtvliegtuigen de geluidruimte van vliegbasis De Peel nodig. Dat is de reden tot reactivering. De verplaatsing van vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad heeft hier niets mee te maken. De Europese Commissie is geen partij in de besluitvorming over militaire vliegvelden.

2.2 **Overige locaties**

2.2.1 [Waarom geen uitbreiding Leeuwarden en Volkel?](#)

Zienswijze

Beoordeeld moet worden of de vliegbases Leeuwarden en/of Volkel uitgebreid zouden kunnen worden in plaats van de hernieuwde openstelling van vliegbasis De Peel.

Reactie

De eerste F-35's zijn inmiddels in Nederland aangekomen, met Leeuwarden als thuisbasis. 15 toestellen worden daar gestationeerd, de overige 24 F-35's gaan naar Volkel. De laatste F-16 wordt in 2024 buiten dienst gesteld. Voor deze verdeling over Leeuwarden en Volkel is gekozen op gronden van bedrijfsvoering: Volkel beschikt over de organisatie en over de faciliteiten voor een tweede squadron jachtvliegtuigen. De geluidzone van vliegbasis Volkel is echter niet groot genoeg om al deze toestellen al hun vliegactiviteiten daar te laten uitvoeren: een deel van die activiteiten zal elders moeten worden uitgevoerd. De uitbreiding van de geluidzone, zodat een derde squadron F-35 op Volkel kan worden geplaatst, zou echter een streep zetten door allerlei ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de vliegbasis niet alleen van nu, maar ook van de afgelopen jaren en het zou ingrijpende sloopmaatregelen vergen. Meer in het algemeen zijn de herhaalde politieke toezeggingen aan de omgeving van Leeuwarden en Volkel van belang, namelijk dat het opereren met de F-35 zou passen binnen de bestaande wettelijk vastgelegde zonering en dat die zonering niet uitgebreid zal worden.

2.2.2 Alternatieven in Nederland of omliggende landen

Zienswijze

Onderzocht moet worden of alternatieven mogelijk zijn in minder belaste regio's, in het noorden van het land of in landen als Duitsland, België, Noorwegen en Polen of de VS. Onderzocht moet worden of het materieel dat op De Peel zal worden gestationeerd niet thuishoort op de Duitse laagvlakte of in de Verenigde Staten. Ook inhuur van oefenruimte op Weeze voor een paar weken per jaar moet worden onderzocht.

Reactie

Enkele zienswijzen vragen om de luchthavens Maastricht-Aachen Airport en Eelde als alternatief te beschouwen. De optie Maastricht-Aachen Airport is naar voren gekomen in reacties van burgers op de plannen voor reactivering van vliegbasis De Peel, het betreft hier geen voorstel van de exploitanten van de luchthaven, die zelf geen plannen hebben voor militair (mede)gebruik. Voor Maastricht-Aachen Airport is de vraag wat militair (mede)gebruik zou betekenen voor de civiele bedrijvigheid op en rond het luchtvaartterrein en hoe militair gebruik zou zijn in te passen in het complexe luchtruim rond Maastricht, met verschillende luchthavens in de buurt.

Voor beide luchthavens geldt dat uitbreiding van civiel naar ook militair gebruik een zware procedure vereist, met onzekere afloop: een wijziging van het luchthavenbesluit, inclusief een milieueffectrapportage en vergunningaanvragen in het kader van de Wet natuurbescherming.² Beide luchthavens beschikken over een start- en landingsbaan, maar alle overige infrastructurele voorzieningen, inclusief vastgoed, voor militair gebruik ontbreken. Het belangrijkste bezwaar is dat de geluidzones van Maastricht en Eelde qua omvang een fractie zijn van wat De Peel te bieden heeft: beide luchthavens bieden voor jachtvliegtuigen hooguit 10% van de verkeersmogelijkheden van De Peel. Dit zou alleen kunnen worden opgelost door een zeer ingrijpende uitbreiding van de geluidruimte die in beide gevallen de bestaande ruimtelijke ordening op zijn kop zet.

Wat structureel verschil zou kunnen uitmaken is, als Nederland een buitenlandse vliegbasis huurt en een squadron jachtvliegtuigen structureel in het buitenland stationeert. Dit is echter een oplossing die vervolgens veel nieuwe problemen genereert, zodat het in feite geen oplossing is. Toestellen en personeel in het buitenland zijn niet of verminderd inzetbaar voor de zgn. Quick Reaction Alert, waarvoor Nederland en België hun krachten hebben gebundeld. Bovendien zijn vliegers en ondersteunend personeel nu al veelvuldig in het buitenland, voor initiële opleidingen, voor vervolgoopleidingen en oefeningen en voor militaire missies. Dat trekt nu al een zware wissel op het personeel, dat aangeeft dat er grenzen zijn aan de mogelijkheden voor uitzending.

2.2.3 Wat gebeurt er als Leeuwarden en Volkel vol zitten?

Zienswijze

Voor de jachtvliegtuigen zoekt Defensie in eerste instantie ruimte op de Main Operating Bases Leeuwarden en Volkel. Wat zijn de gevolgen voor De Peel als de MOB's vol zitten?

Reactie

De zienswijze doelt waarschijnlijk op de situatie dat de geluidruimte op beide MOB's benut is en er geen extra toestellen meer kunnen opereren. De commandant van de vliegbasis houdt gedurende het jaar in de gaten in welke mate de geluidruimte wordt benut. Als de geluidruimte wordt overschreden, kunnen er geen oefeningen meer plaatsvinden. Als die situatie dreigt neemt de commandant maatregelen,

² De voor luchthaven Eelde geldende Omzettingsregeling voorziet slecht in beperkt militair gebruik en in ieder geval niet voor reguliere opleiding en training door jachtvliegtuigen.

bijvoorbeeld door het aantal avondvluchten te verminderen of door voor oefeningen uit te wijken naar velden waar nog wél geluidruimte beschikbaar is. Dit onderstreept de behoefte aan reactivering van De Peel.

2.2.4 Oefengebieden op zee

Zienswijze

We hebben prachtige oefengebieden op de Noordzee, en ook meerdere NAVO-bases tot de beschikking daarvoor, dus mag u het nut aantonen van deze basis boven land.

Reactie

Het oefen- en trainingsprogramma maakt veelvuldig gebruik van oefengebieden op de Noordzee. De toestellen kunnen daar echter niet worden “gestationeerd”. Daarom zal er altijd behoefte blijven aan vliegbases op land, om daar te starten en te landen en om daar ook oefeningen uit te voeren die niet boven zee kunnen worden gehouden, bijvoorbeeld vanwege slechte weersomstandigheden boven zee.

3 Voorgenomen activiteit

3.1 Militair gebruik

Zienswijze

Zienswijzen vragen om een duidelijke beschrijving van de doelen van de voorgenomen activiteiten uitgesplitst naar militair vliegverkeer, burgermedegebruik, grondgebonden activiteiten, tijdelijke overgangssituatie. Als gegevens van of over de F-35 onbekend zijn, kunnen dan de gevolgen voor mens en milieu wel voldoende bepaald worden? Verder zijn er vragen gesteld over het aantal vliegbewegingen per type vliegtuig. Zo wordt opgemerkt dat er volgens de c-NRD op één dag meer vliegbewegingen plaats kunnen vinden dan tijdens informatieavonden is toegezegd.

Eén van de vragen is ook waarom er (blijkbaar) alleen wordt uitgegaan van sorties en geen rekening wordt gehouden met circuits; maak inzichtelijk hoe vaak een circuit/doorstart of andere oefening wordt gehouden die niet valt onder de 1.800 sorties. Daarnaast is inzicht gewenst in wanneer in een jaar de perioden van 3 x 6 weken zullen plaatsvinden.

Ook is opgemerkt dat het vreemd is om de herplaatsing van de C-130 en de C-17 te koppelen aan het reactiveren van De Peel. Eén zienswijze vraagt of er na reactivering in de toekomst méér luchtverkeer kan worden uitgevoerd dan nu is voorzien in de c-NRD. Eén zienswijze vraagt naar de verdeling van vliegtuigbewegingen gedurende de dag, avond en nacht. Andere vragen over de voorgenomen activiteit zoals vliegroutes en openingstijden zijn opgenomen in paragraaf 3.5 en 3.6.

Reactie

De reactivering van de vliegbasis is een ontwikkeling met ingrijpende gevolgen voor de omgeving. Dat vereist een zorgvuldige voorbereiding in verschillende stappen. Zo heeft Defensie voor het geheel aan activiteiten op de Luitenant-generaal Bestkazerne, inclusief de vliegbasis, waarschijnlijk een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig. Gezien de stikstofproblematiek met name in De Peel en de nabijheid van Natura 2000 gebieden is dat geen eenvoudige opgave. Bovendien moet Defensie een milieueffectrapport laten opstellen om de gevolgen van deze activiteiten voor natuur en milieu in beeld te brengen. In overleg met andere overheden en andere belanghebbende partijen zal worden gezocht naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing van de vliegbasis.

In haar brief van 8 oktober 2019 (Kamerstuk 26 488, nr. 452) heeft de staatssecretaris van Defensie de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen negen extra F-35's aan te schaffen. In antwoorden op Kamervragen hierover (Kamerstuk 26 488, nr. 453) is meegedeeld dat deze negen extra toestellen op Volkel zullen worden gestationeerd. Het is nu al duidelijk dat de geluidruimte op Volkel niet voldoende is om al deze toestellen hun volledige vliegprogramma op Volkel te laten uitvoeren. Zowel de jachtvliegtuigen van Volkel als die van Leeuwarden zullen van tijd tot tijd op en boven De Peel opereren. Zoals de staatssecretaris op 12 juni 2019 bij haar bezoek aan Venray en in de Kamerbrief van diezelfde dag heeft toegezegd, zal Defensie de nu bestaande geluidruimte van De Peel niet uitbreiden.

In het MER worden alle functies van de luchthaven benoemd en beschreven. Ook de militaire vliegtuigen, helikopters en drones die op de vliegbasis De Peel zullen vliegen worden benoemd. Dat betreft in ieder geval het F-35 jachtvliegtuig, helikopters, drones en de toestellen die worden ingezet voor de oefening en training van Forward Air Controllers³. De beschikbare geluidruimte kan worden ingevuld door een combinatie van verschillende typen vliegtuigen en helikopters zolang de geluidruimte van de 35 Ke contour niet wordt overschreden. In de berekening wordt er voor de jachtvliegtuigen van uitgegaan dat 20% van de 3.600 vliegtuigbewegingen avond- en nachtvluchten zijn, zodat ook de daarvoor geldende straffactor in de berekening wordt betrokken. Voorzien is dat deze 3.600 vluchten plaatsvinden in drie

³ Deze toestellen voor de oefening en training van Forward Air Controllers starten en landen op andere vliegbases en worden daarom meegerekend in de geluidberekeningen van die andere vliegbases, niet in die van De Peel.

periodes van zes weken, dat zijn $3 \times 6 \times 5 = 90$ werkdagen. Dit betekent gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen (20 starts en 20 landingen) per dag.

Naast de 'gewone' starts en landingen kan het voorkomen dat vliegtuigen een circuitpatroon vliegen. Het MER zal inzicht geven in het aantal vliegbewegingen dat plaatsvindt en hoe groot het aandeel circuitvluchten is. Een lange termijnplanning, waarbij nu al zekerheid gegeven kan worden op welke dagen, hoeveel per dag en welke procedures er precies gevlogen zullen worden is nu nog niet beschikbaar. Wel zal het Commando Luchtstrijdkrachten de jaarplanning met de omgeving delen zodra deze is vastgesteld. Ook zullen eventuele aanpassingen in de jaarplanning worden gedeeld.

Zoals in de c-NRD is uiteengezet dient de vliegbasis De Peel om te kunnen oefenen in het gebruik van een vliegbasis als een zgn. Deployment Operating Base, een vliegbasis die tijdelijk wordt gebruikt, zoals nu gebeurt in buitenlandse missies. Zo'n oefening duurt een beperkte tijd en niet het hele jaar door.

Het MER zal een overzicht geven van de verdeling van vliegtuigbewegingen gedurende de dag, avond en nacht. Overigens staat in de c-NRD in paragraaf 4.1 ten onrechte dat gedurende nachtelijke uren van maandag 00.00 uur tot vrijdag 07.00 uur door militair luchtverkeer kan worden geoefend. Het vliegen ná 23.00 uur zal alleen incidenteel plaatsvinden, in onvoorziene omstandigheden.

Bondgenootschappelijk medegebruik is mogelijk vanwege de functie van oefenveld. Ook aan de oefeningen voor de opleiding van Forward Air Controllers kunnen buitenlandse cursisten en vliegtuigen deelnemen. In het MER zal het bondgenootschappelijk medegebruik expliciet worden gemaakt. Als dat gaat om jachtvliegtuigen, zal dat gebruik samenvallen met de bedoelde perioden van 3 x 6 weken. Het bondgenootschappelijk medegebruik zal passen in de beschikbare geluidruimte. Die wordt hierdoor dus niet groter.

Zoals in 2.1.5 is aangegeven zullen oefeningen met de C-130 en strategisch luchttransport niet structureel plaatsvinden op De Peel.

Als blijkt dat voor het bepalen van de milieueffecten onvoldoende gegevens van of over de F-35 beschikbaar zijn, dan zullen aannames gedaan worden, die in het MER onderbouwd zullen worden.

3.2 Burgermedegebruik

Zienswijze

In de zienswijzen zijn vragen gesteld over de definitie van burgermedegebruik, beschikkingen burgermedegebruik, de aard van het recreatief verkeer, de definitie van algemeen maatschappelijk belang en de milieueffecten van het burgermedegebruik.

Reactie

Het burgermedegebruik bestaat uit recreatief verkeer met modelvliegtuigen, motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en sleepvliegtuigen voor het optrekken van zweefvliegtuigen. Er zijn twee zweefvliegclubs, de KLu zweefvliegclub De Peel en de Zweefvliegclub Eindhovense Studenten. Dit blijft in de voorgenomen situatie ongewijzigd. De definitie van burgermedegebruik zal in het MER worden opgenomen. De milieueffecten van alle activiteiten als geheel, dus ook van het burgermedegebruik, worden in het MER inzichtelijk gemaakt.

Voor modelvliegtuigen en zweefvliegtuigen zijn beschikkingen afgegeven. In de c-NRD wordt verwezen naar artikel 34 van de Luchtvaartwet. Met de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart is het hoofdstuk luchtvaarterreinen uit de Luchtvaartwet komen te vervallen. Artikel 34 van de Luchtvaartwet is echter nog steeds van kracht op grond van het overgangsrecht in de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burger luchthavens en militaire luchthavens), artikel XVIII (Geldig blijven grondslag militaire

luchtvaartterreinen), lid 3: “Het bepaalde bij en krachtens hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet blijft op een militair luchtvaartterrein van toepassing totdat de geldigheid van de voor dat luchtvaartterrein vastgestelde aanwijzing is geëindigd.”

Onder vluchten uit het oogpunt van algemeen maatschappelijk belang (AMB-vluchten) worden vluchten verstaan voor spoedeisende hulpverlening, met name door traumahelikopters, en voor de uitoefening van politietaken. De vliegbasis De Peel is niet geopend voor burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient. Dat kan al gebruik maken van de vliegbases Eindhoven en Volkel.

3.3 Grondgebonden gebruik

Zienswijze

De zienswijzen vragen om een heldere beschrijving van de huidige en nieuwe grondgebonden activiteiten.

Reactie

Het MER zal een beschrijving geven van de huidige en nieuwe grondgebonden activiteiten. Alle wijzigingen in de bestaande infrastructuur en de locaties van nieuwe infrastructuur of voorzieningen zullen op een kaart worden weergegeven.

Paragraaf 3.2.2 van de c-NRD beschrijft de huidige activiteiten op de Luitenant-generaal Bestkazerne. Dit betreft vooral activiteiten van het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando (DGLC), die grotendeels grondgebonden zijn. In hoofdstuk 5, blz. 23, van de c-NRD worden de belangrijkste bronnen van grondgebonden geluid genoemd. Ook voertuigbewegingen van en naar de kazerne behoren hiertoe. Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt per geluidbron in detail verder geïnventariseerd hoe vaak de geluidbron actief is, de duur en de intensiteit van het geluid. Deze gegevens worden betrokken in de berekening van het grondgebonden geluid.

In paragraaf 4.5 van de c-NRD wordt gemeld dat de reactivering van de vliegbasis en de vliegactiviteiten die daarmee gepaard gaan ook leiden tot wijziging van grondgebonden activiteiten. Dit wordt in de daaropvolgende alinea's verder uitgelegd: “De vliegveldinfrastructuur, waaronder de landings- en taxibanen en naderingssystemen zoals de aanvliegverlichting en ILS, zal grondig gerenoveerd of nieuw aangeschaft moeten worden. Voor andere operationele voorzieningen, zoals shelters, onderhoudsruimtes etc., zal een keuze worden gemaakt tussen tijdelijke en semipermanente infrastructuur. Ook andere voorzieningen zoals beveiliging en brandweer dienen te worden aangepast.”

Een aantal functies zal moeten worden aangepast of anders georganiseerd bij het luchtzijdig gebruik. De bereikbaarheid van de zuidoostkant van de start- en landingsbaan zal worden aangepast omdat deze niet meer gebruikt kan worden door voertuigen. Het DGLC gebruikt delen van de kazerne momenteel als oefenterrein. In de periode dat de kazerne als DOB in gebruik is, zullen wellicht niet alle huidige functies gelijktijdig mogelijk zijn. Hierin zou uitbreiding van het terrein door grondaankoop kunnen voorzien. Ook de mogelijke invloed van de nieuwe voorzieningen op de huidige veiligheidszones rond munitieopslagen zullen worden beschouwd. Voor het MER zullen deze activiteiten moeten worden geanalyseerd, zodat ze ook kunnen worden doorgerekend op de gevolgen voor het milieu.

3.4 Tijdelijke situatie

Zienswijze

Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met “Tijdelijke situatie in de aanloop naar de voorgenomen activiteit”. Ook het startmoment van deze situatie moet bekend zijn en hoe daarmee in het MER wordt omgesprongen. De c-NRD geeft aan dat de geluidbelasting van de tijdelijke situatie van vliegbasis De

Peel als zogenaamde “bare base” voor jachtvliegtuigen in de aanloop naar de voorgenomen activiteit als Deployment Operating Base zal worden berekend. Hoe kan de basis dan gaan dienen voor de invulling van de voorgenomen activiteit, die namelijk veel meer vliegtuigen en bijbehorende vliegtuigbewegingen kent, waardoor de geluidbelasting dus hoger zal liggen.

Reactie

In paragraaf 4.1 van de c-NRD wordt uitgelegd dat de vliegbasis als die eenmaal is gereactiveerd niet meteen vanaf het begin het maximum aan toegestane vliegactiviteiten (12 jachtvliegtuigen, 3 x 6 weken, in totaal 3.600 vliegtuigbewegingen) zal uitvoeren, maar in een aantal stappen van een “bare base” groeit naar de maximale activiteit in de voorgenomen situatie. Deze stapsgewijze aanpak was ingegeven met het oog op een betere inpasbaarheid in de financiële plannen van Defensie. Inmiddels is besloten af te zien van deze stapsgewijze ontwikkeling en meteen in te zetten op de voorgenomen activiteit, die dan ook in het MER zal worden doorgerekend en inzichtelijk gemaakt.

3.5 Vliegroutes

Zienswijze

Diverse zienswijzen bevatten vragen over de vliegroutes en vlieghoogten per type vliegverkeer, welke alternatieven voor de routes zijn beschouwd, wat de afwegingen zijn voor de keuzes, of er rekening is gehouden met andere luchthavens en wat de afspraken zijn met Duitsland.

Reactie

De vliegroutes zullen apart in beeld worden gebracht voor jachtvliegtuigen, helikopters, drones en burgerluchtverkeer. De beschouwde routes zullen worden opgenomen in het MER. Het CLSK beoordeelt voor de belegging van de vliegactiviteiten op verschillende luchthavens in Nederland en elders wat operationeel en qua bedrijfsvoering wenselijk en haalbaar is. De opties die daaruit naar voren komen, worden vervolgens op andere aspecten beoordeeld, zoals de veiligheid vanwege andere vliegroutes, naburige vliegvelden (Eindhoven, Volkel, Weeze) en de optredende geluidbelasting op woningen en natuurgebieden. Vanwege de aanwezigheid van Weeze vindt ook afstemming plaats met de Duitse luchtverkeersleiding.

3.6 Openingstijden

Zienswijze

De zienswijzen vragen verduidelijking van definities zoals van de dag-, avond- en nachtperiode en de uniforme daglichtperiode. Ook zijn er vragen over het al dan niet mogelijk maken van nachtvluchten.

Reactie

De reguliere openstellingstijden voor militair luchtverkeer zijn van maandag tot en met donderdag van de aanvang van de uniforme daglichtperiode tot 24.00 uur en op vrijdag tot 16.45 uur. De operaties zullen plaatsvinden gedurende de dag-, avond- en nachtperiode gedurende 18 vliegweken, verspreid over het jaar in perioden van ongeveer drie maal zes weken. Indien de duisternis eerder invalt, kunnen de vluchten 's avonds ook eerder plaatsvinden.

Voor de L_{den} geluidberekeningen is een etmaal in drie periodes verdeeld, met voor de avond- en nachtperiode een zwaardere factor ter bepaling van de geluidbelasting dan voor de dagperiode (zie tevens hoofdstuk 6)

Dagperiode	07:00–19:00 uur
Avondperiode	19:00–23:00 uur
Nachtperiode	23:00–07:00 uur

De uniforme daglichtperiode (UDP) begint een kwartier voor zonsopkomst en eindigt een kwartier na zonsondergang. De oefeningen worden aangepast aan de UDP. Er is planmatig behoefte aan het vliegen in de duisternis, dus dit gebeurt zoveel mogelijk 's avonds gedurende de winter.

Er zullen geen nachtvluchten plaatsvinden op De Peel. Ten onrechte staat in de c-NRD op blz. 18 "In afwijking van bovenstaande kan gedurende de nachtelijke uren van maandag 00.00 uur tot vrijdag 07.00 uur door militair luchtverkeer worden geoefend ten behoeve van nationale of internationale oefeningen." Dit zal op De Peel niet gebeuren. Het vliegen ná 23.00 uur zal alleen incidenteel plaatsvinden, in onvoorziene omstandigheden.

3.7 Infrastructuur en ombouw

Zienswijze

De zienswijzen vragen om een beoordeling van de toename van het wegverkeer, beschrijving van de bouwwerkzaamheden op het terrein, of er wijzigingen zijn voorzien in de beveiliging en de mogelijkheid van een schans aan het uiteinde van de startbaan.

Reactie

Het MER zal een beschrijving bevatten van de verkeersontwikkeling op de omliggende wegen vanwege de beoogde wijzigingen. Het MER zal ook ingaan op de effecten op de verkeersveiligheid. Uiteraard zal ook over dit onderwerp overleg worden gevoerd met de gemeente.

De komst van de jachtvliegtuigen betekent dat er (tijdelijke en permanente) aanpassingen aan voorzieningen op het terrein zullen plaatsvinden. Zo zal de start- en landingsbaan worden aangepast. De beveiliging zal worden aangepast zonder wijziging aan het bestaande hekwerk rondom het terrein. De bouwwerkzaamheden en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de operaties zullen worden beschreven in het MER.

Indien gronden worden aangekocht, zal het MER een beschrijving bevatten van de kenmerken van die gronden, welke functies wijzigen en wat de milieugevolgen daarvan zijn.

Eén zienswijze vraagt om te bezien of de startbaan aan het uiteinde kan worden voorzien van een kleine schans, zodat de vliegtuigen steiler de lucht ingaan. Nederland heeft niet die variant van de F-35 gekocht die gebruik kan maken van een schans. Dit plan is dus niet uitvoerbaar.

3.8 Interferentie met andere luchthavens

Zienswijzen

Een zienswijze stelt dat voor De Peel een soortgelijke coördinatie wordt opgezet als nu tussen Volkel en Weeze bestaat. De Peel moet voor luchthaven Weeze geen beperking voor vluchten van en naar Weeze opleveren. Een andere zienswijze stelt dat er een veilige regeling met het luchtverkeer van en naar andere luchthavens, waaronder Weeze wordt vastgesteld. Andere vragen gaan over het meenemen van de aanwezigheid van andere luchthavens in de regio en de nu ondervonden hinder.

Reactie

De routestructuur voor vliegbasis De Peel wordt voorgelegd aan en afgestemd met de Duitse autoriteiten en met de luchthaven Weeze. Het vliegverkeer van en naar Weeze zal geen beperkingen ondervinden vanwege de reactivering van De Peel. Er is inmiddels vanuit het CLSK contact gelegd met de luchthaven Weeze.

3.9 Interferentie met bestaande functies

Zienswijze

De zienswijzen vragen om aandacht voor het gebruik van drones in de omgeving van de luchthaven voor de inspectie van landbouwgewassen en de eventuele beperkingen voor de toepassing van deze of andere moderne technologie voor de bedrijfsvoering bij bedrijven in de omgeving. Enkele zienswijzen vrezen een afname van de interesse van bedrijven om zich in de regio te vestigen. Ook zijn er vragen gesteld over de eventuele belemmeringen voor nieuwbouw van woningen of bedrijven in Milheeze en Bergen, bedrijven en een modelvliegvereniging.

Reactie

Het luchthavenbesluit legt de geluidzone en daarmee het zogenaamde beperkingengebied vast, het obstakelbeheergebied waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden en het vogelbeheersgebied waar regels gelden om zo min mogelijk vogels aan te trekken.

Bij de de-activering als luchthaven is het beperkingengebied gehandhaafd. Het beperkingengebied is vertaald in bestemmingsplannen. De reactivering als vliegveld kan mogelijk een zeer kleine wijziging van het beperkingengebied betekenen. Zoals al in de Kamerbrief van 12 juni 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 638) is aangegeven, zal het totale gebruik van de vliegbasis niet tot een vergroting van de geluidzone leiden. Op grond van onder meer de te kiezen routestructuur zijn kleine wijzigingen van de ligging van de contour en dus ook van het beperkingengebied mogelijk. Voordat het beperkingengebied wordt vastgesteld, zal eerst worden bezien of dit gevolgen heeft voor bestemmingsplannen.

Naast de LBK/MLDP ligt Raceway Venray, ook wel bekend als Circuit De Peel. Het racecircuit is bestemd voor karts en motorcross. De effecten van de reactivering op de omgeving worden beoordeeld in het MER. Dat geldt voor het racecircuit, maar ook voor de omliggende dorpskernen, bedrijventerreinen en modelvliegclubs.

4 Alternatieven

4.1 Simulators

Zienswijze

In de zienswijzen is opgemerkt dat niet is gekeken naar alternatieven zoals vluchtsimulators. Het gebruik van geavanceerde simulators moet sterk gestimuleerd worden. Want daardoor kan het eigenlijke vliegen aanzienlijk worden beperkt.

Reactie

In het oefenprogramma voor vliegers wordt veelvuldig gebruik gemaakt van simulators en dat gebruik zal waar mogelijk verder worden uitgebreid, ook om financiële redenen. Met simulators wordt een belangrijk en nog toenemend deel van het trainingsprogramma ingevuld, maar de toepassing van simulators kan het *live* oefenen met vliegtuigen niet geheel vervangen. Het daadwerkelijk oefenen met vliegtuigen vormt daarom een onmisbaar onderdeel van het programma voor de vliegers om de bekwaamheid op peil te houden.

4.2 Drones

4.2.1 Drones als alternatief voor jachtvliegtuigen

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat niet is gekeken naar alternatieven voor jachtvliegtuigen zoals drones. Gesteld wordt dat oefeningen met dure staaljagers niet meer van deze tijd zijn en dat NAVO-partners drones gebruiken voor bijvoorbeeld spionagedoeleinden. Drones zouden ook ingezet worden voor grensbewaking en voor bescherming van grondtroepen tegen terreurdreiging. Verder zijn er vragen gesteld over camerabeelden en waar en hoe hoog met drones wordt gevlogen.

Reactie

Drones vormen een aanvulling op de middelen voor de uitvoering van Defensietaken. Met name voor waarneming en inlichtingenvergaring kunnen ze taken verrichten die voorheen deels ook met jachtvliegtuigen werden uitgevoerd. Maar drones kunnen de jachtvliegtuigen niet vervangen. NAVO-partners gebruiken inderdaad drones, maar ook niet als vervanging van jachtvliegtuigen. Zie ook 4.2.2.

4.2.2 Gebruik camerabeelden

Zienswijze

Als er met drones wordt gevlogen, wat gebeurt er dan met de camerabeelden?

Reactie

Als drones worden ingezet voor het maken van opnames, dan blijven die opnames in handen van Defensie. Soms wordt gevlogen om specifieke opnames te maken, bijvoorbeeld van een ceremonie. De beelden worden eerst gescreend voordat ze voor publicatie worden vrijgegeven.

Zienswijze

In welke straal rond de vliegbasis vliegen drones en op welke hoogte?

Reactie

De drones op De Peel vliegen in beginsel alleen boven het kazerneterrein en bepaalde oefenterreinen.

4.3 Inzet op andere luchthavens

Zienswijze

Enkele zienswijzen verzoeken om een vergelijking van effecten in alternatieve locaties. Geef voor elk van de vliegbases aan op welke hoogte verstoringsgevoelige natuur wordt overvlogen. Geef aan of in de omgeving van andere vliegbases daadwerkelijk functies aanwezig zijn die iedere verdere groei in het vliegverkeer uitsluiten. Vergelijk het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de voorgenomen activiteit en alternatieve velden.

Reactie

De reactivering van de vliegbasis De Peel is ingegeven door de schaarste aan geluidruimte voor het opereren met jachtvliegtuigen, waarvoor twee vliegbases zijn aangewezen als Main Operating Base: de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Op de andere vliegbases in Nederland kan incidenteel worden geoefend met jachtvliegtuigen. En de vliegbases Eindhoven, Gilze-Rijen en Woensdrecht zijn beschikbaar als reserveveld in geval (groot) onderhoud op Leeuwarden en Volkel het opereren op en vanaf die bases tijdelijk onmogelijk maakt. Zie tevens paragraaf 2.2.

In het MER wordt wel gekeken naar alternatieven in het gebruik van de Luitenant-generaal Bestkazerne/vliegbasis De Peel, waaronder de variant van gebruik van de Peel gedurende 24 weken per jaar in plaats van 3 x 6 weken, waardoor de vliegactiviteiten iets meer gespreid worden. Het MER is niet bedoeld om De Peel met andere locaties te vergelijken op geschiktheid als thuisbasis voor jachtvliegtuigen. Voor de berekende varianten zal in het MER het aantal ernstig gehinderden en indien relevant ook het aantal slaapverstoorden worden bepaald, zie ook hoofdstuk 6. In hoofdstuk 2 is uiteengezet waarom andere locaties niet aan de orde zijn. In de Kosten Effect Analyse zal wel een aantal alternatieven op een rijtje worden gezet. Die te onderzoeken alternatieven zullen in overleg met de gemeenten Venray en Gemert-Bakel worden gekozen.

4.4 Grondgebonden gebruik

Zienswijze

Ook met betrekking tot de voorgenomen grondgebonden activiteiten wordt aanbevolen alternatieven te beschouwen.

Reactie

De mogelijkheden voor de locatie van grondgebonden activiteiten zullen in het MER worden beschouwd. Het gaat hierbij vooral om de locatie van gebouwen en de proefdraaiopstelling voor de motoren van jachtvliegtuigen. Alternatieven voor locaties buiten De Peel zullen niet in het MER worden onderzocht.

4.5 Alternatieve vliegroutes

Zienswijze

Wij vrezen extra overlast als vliegtuigen de bebouwing van Helmond gaan mijden en juist boven ons bedrijf wegdraaien.

Reactie

Bij de bepaling van de vliegroutes wordt in eerste instantie gekeken naar de factoren vliegveiligheid en hinderbeperking. Daarbij worden in de eerste plaats woonkernen en natuurgebieden ontzien. Dan kan het inderdaad gebeuren dat de vliegroute over een bedrijventerrein loopt. Overigens ligt Helmond hemelsbreed ca. 7 km van de vliegbasis, zodat vliegtuigen daar op redelijke hoogte passeren, met als gevolg minder geluidoverlast.

4.6 Beschouwde alternatieven

Zienswijze

In de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat er slechts twee alternatieven in beschouwing worden genomen. De motivatie waarom niet meer alternatieven worden beschouwd ontbreekt. Het MER moet een Meest Milieuvriendelijk Alternatief onderzoeken. Hoe worden de periodes van 3 x 6 weken vastgelegd in het MER? Een zienswijze vraagt om de volgende aspecten te betrekken bij de vergelijking van de alternatieven: de zware milieubelasting in Zuidoost Brabant, het beoogd aantal vliegbewegingen, mate van burgermedegebruik, samenhang met vliegbewegingen op Volkel en op Eindhoven en belemmeringen voor bouwprojecten. Ook wordt aandacht gevraagd voor mitigerende en compenserende maatregelen en een vergelijking tussen de tijdelijke en de permanente situatie. Tot slot wordt gevraagd of met stillere vliegtuigen op een andere wijze invulling gegeven kan worden aan de geluidruimte en wordt opgemerkt dat jachtvliegtuigen en Hercules vliegtuigen een elektromotor zouden moeten hebben.

Reactie

De periode van 3 x 6 weken wordt in het MER niet vastgelegd, maar onderzocht. Het verschil in milieueffecten tussen 18 en 24 weken oefenprogramma F-35 jachtvliegtuigen is inderdaad beperkt. De berekende geluidbelasting vanwege vliegen is gelijk omdat deze wordt berekend over het jaar en in beide alternatieven het totaal aantal vliegtuigbewegingen gelijk is. Ook voor externe veiligheid en luchtkwaliteit zullen de verschillen gelijk of weinig verschillend zijn. Voor andere thema's kunnen verschillen optreden (o.a. milieu en wegverkeer). Indien uit de analyses blijkt dat er geen significante verschillen optreden, zal er geen sprake meer zijn van een alternatief zoals eerder aangekondigd in de c-NRD. Wel zullen de verschillen (in effecten) worden beschreven in het MER.

Alternatieven met minder verkeer van jachtvliegtuigen ontbreken. In hoofdstuk 2 is uiteengezet dat Defensie de geluidruimte behorende bij De Peel nodig heeft om te oefenen met de F-35 en die ruimte daarom wil behouden.

Zoals in 3.4 is uiteengezet ziet Defensie af van de zogenaamde bare base, die dan ook niet meer in het MER zal worden beschreven en beoordeeld op milieueffecten.

Het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief maakt al sinds de nieuwe m.e.r.-regeling van 1 juli 2011 geen onderdeel meer uit van de m.e.r. procedure. Daarvoor in de plaats is de verplichting gekomen te kijken naar maatregelen om belangrijke nadelige milieueffecten te voorkomen, te beperken, of zoveel mogelijk teniet te doen. Dat zal in het MER dan ook gebeuren.

De alternatieven voor het gebruik van F-35 jachtvliegtuigen op De Peel zullen op een aantal aspecten worden vergeleken. De aspecten die inspreker noemt (de zware milieubelasting in Zuidoost Brabant, het beoogd aantal vliegbewegingen, mate van burgermedegebruik, samenhang met vliegbewegingen op Volkel en op Eindhoven en belemmeringen voor bouwprojecten), geven geen onderscheid tussen de alternatieven. Het MER zal aspecten beschrijven die wel onderscheidend zijn.

Het MER zal een overzicht bevatten van mitigerende maatregelen en de reductie in effecten beschrijven. De plicht om compenserende maatregelen te nemen volgt uit de analyses van de effecten op natuur. Indien deze aan de orde zijn, zullen deze worden beschreven in het MER.

Wat het gebruik van stillere vliegtuigen en het toepassen van elektromotoren betreft wordt opgemerkt dat de aanschaf van de F-35 inmiddels een feit is. Voorlopig zal Nederland dus niet over een stiller jachtvliegtuig beschikken.

5 Ontwerp-luchthavenbesluit

5.1 Inhoud ontwerp-luchthavenbesluit

Zienswijze

Er zijn veel vragen gesteld over de inhoud van het ontwerp-luchthavenbesluit; wat wordt vastgelegd, wat zijn de vergunde rechten, wat is de relatie met de huidige geluidzone, etc. Een aantal vragen van insprekers gaat over de verschillen tussen de huidige en toekomstige geluidcontour. Deze vragen zijn zoveel mogelijk in deze paragraaf beantwoord. De vragen over de vervolgstappen zijn in paragraaf 5.6 opgenomen.

In de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt verwezen naar artikel 34 van de Luchtvaartwet. Met de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart in 2008 is de Luchtvaartwet komen te vervallen. Wat is de status van de genoemde vrijstelling en wat wordt concreet bedoeld?

Reactie

In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven. Het beperkingengebied is samengesteld uit het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) door alle startende en landende vliegtuigen (de geluidzone), het obstakelbeheergebied waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden en het vogelbeheersgebied waar regels gelden met het oog op de vogelaantrekkende werking. Tevens wordt in het luchthavenbesluit een maximum aantal (gemotoriseerde indien van toepassing) vliegtuigbewegingen op jaarbasis vastgelegd voor het recreatief burgerluchtverkeer, voor zweefvliegbewegingen geldt geen maximum aantal. Voorts worden in het luchthavenbesluit de bestemming en het gebruik van grond binnen het beperkingengebied en regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd, waaronder de openstellingstijden van de luchthaven.

Bij de totstandkoming van de Wet luchtvaart is juist voorzien in overgangsbepalingen waardoor een bestaande aanwijzing als militaire luchthaven ingevolge de Luchtvaartwet haar geldigheid behoudt. In de Kamerbrief van 26 januari 1994 (Kamerstuk 23 400 X, nr. 39) staat: "Vliegbasis De Peel wordt in vreedstijd gedeactiveerd en zal alleen in bijzondere omstandigheden als vliegveld in gebruik kunnen worden genomen." In 2006 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State de weigering van de toenmalige staatssecretaris om de aanwijzing van vliegbasis De Peel als luchtvaartterrein ten behoeve van de militaire luchtvaart in te trekken bevestigd.

Het luchthavenbesluit wordt opgesteld, mede op basis van de resultaten van onderzoeken uit het MER. Die onderzoeken hebben onder andere betrekking op de geluidbelasting, landschap en cultuurhistorie, gevolgen voor water en bodem en natuur. Die onderzoeken zullen worden toegevoegd aan het ontwerp-luchthavenbesluit en het MER die beide ter visie worden gelegd.

In paragraaf 3.3.1 van de c-NRD staat dat het destijds afgebroken isolatieprogramma weer wordt opgepakt. Het MER zal uitsluitsel geven over de precieze ligging van de 40 Ke-contour en dan een lijst bevatten van woningen die binnen die contour vallen en daarmee in aanmerking komen voor geluidisolatie, overeenkomstig de Regeling geluidwerende voorzieningen militaire luchthavens 2015.

In de Kamerbrief van de staatssecretaris van Defensie van 12 juni 2019 over de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Peel staat: "Uitgangspunt voor het luchthavenbesluit is de omvang van de huidige geluidzone: het totale gebruik zal niet leiden tot een vergroting van de geluidzone." Dit is bedoeld als een garantie aan de omgeving: geen grotere zone. Onder andere de F-35 andere geluidkarakteristieken heeft dan de F-16 en omdat de vliegroutes nog moeten worden gemodelleerd, kan de uiteindelijke geluidzone qua vorm en ligging iets afwijken van de huidige zone, maar de omvang zal niet groter zijn dan de huidige zone: 18,4 km².

Het luchthavenbesluit kent geen omhullende contour voor vlieggeluid samen met het grondgebonden geluid. In luchthavenbesluiten wordt de geluidcontour vanwege vliegen in Ke uitgedrukt en het grondgebonden geluid in dB(A). Het is de bedoeling voor luchthavenbesluiten die nu nog moeten worden vastgesteld het vlieggeluid in L_{den} te berekenen. Die contour zal dan worden vastgelegd in het luchthavenbesluit.

Het burgermedegebruik in de vorm van recreatief verkeer is gelimiteerd tot het gebruik op woensdag en vrijdag vanaf 17.00 uur in de daglichtperiode en op zaterdag en zondag in de daglichtperiode, maar niet eerder dan 08.00 uur lokale tijd. Van verdere verruiming van het burgermedegebruik zal geen sprake zijn, de geluidruimte voor militair luchtverkeer kan niet worden gebruikt voor de burgerluchtvaart.

Helikopterverkeer met een Algemeen Maatschappelijk Belang (Politie en ANWB) kan gebruik maken van de vliegbases Volkel en Eindhoven. Er komt daarom geen AMB-verkeer op De Peel. Het luchthavenbesluit zal duidelijk maken dat er geen AMB-verkeer op De Peel komt.

Het Voorkeursalternatief (VKA) wordt vastgesteld op basis van alle milieueffecten van de onderzochte alternatieven en varianten, financiële afwegingen alsmede de mate waarin het VKA voldoet aan de doelstellingen van Defensie. Bij de milieueffecten spelen hinder voor omwonenden vanwege geluid en de natuureffecten vanwege vlieggeluid en grondgebonden geluid, en vanwege stikstofdepositie logischerwijs een belangrijke rol.

Eén zienswijze stelt dat bij de beoordeling van de alternatieven, naast effecten op Natura 2000 gebieden, ook de effecten op het Brabantse (NNB) als het Limburgse (LNN) natuurnetwerk en effecten op beschermde soorten moeten worden beschouwd. Dat zal in het MER zeker plaatsvinden. Ook is een zienswijze ontvangen waarin wordt gevraagd om geur en fijnstof te beschouwen in het MER en te toetsen aan wet- en regelgeving. Dat zal eveneens plaatsvinden (zie hoofdstuk 8).

5.2 Procedure tot nu toe

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat de procedure in de zomermaanden is gestart waardoor er onvoldoende tijd was voor overleg en voor het opstellen van commentaar. Dit is ernstig indien als gevolg daarvan belanghebbenden in hun rechtsgang worden belemmerd c.q. te kort gedaan. Bewoners hebben te weinig overlegmogelijkheden met hun gemeente. Raadsleden van de gemeente Deurne waren op 10 juli niet op de hoogte. Doordat het voornemen tot reactivering van de vliegbasis De Peel overhaast bekend is gemaakt, hebben omliggende leefgemeenschappen zich onvoldoende kunnen inlezen en voorbereiden.

De gemeenten Venray, Bergen, St. Anthonis en Horst vragen zich af waarom zij niet worden genoemd? Worden die niet om advies gevraagd? Het Waterschap Peel en Maasvallei heet nu Waterschap Limburg. En waarom betreft u de Brabantse waterbeheerder niet bij dit proces? Verder wordt gesteld dat het besluit tot reactivering voorbarig is. Er zijn nog tal van elementen die nog onderzocht moeten worden voor een verantwoord besluit. Op dit moment is een verantwoorde besluitvorming tot reactivering niet mogelijk.

Het tijdens de informatieavond genoemde rapport over de meetresultaten tijdens de belevingsvlucht is ontoereikend. De resultaten van het onderzoek zijn oninterpreteerbaar vanwege de problematische methodologie en vanwege belangenverstrengeling van de onderzoekers. Enkele insprekers menen dat de periode tussen de informatieavond en de deadline voor het indienen van de zienswijze te kort was en dat deze opnieuw moet plaatsvinden.

Reactie

De m.e.r. (procedure) is gestart met de publicatie van de c-NRD op 26 juni 2019. De c-NRD heeft acht weken ter visie gelegen van 26 juni tot en met 21 augustus 2019. De standaardtermijn voor het indienen van zienswijzen is zes weken. Vanwege de vakantieperiode is de termijn voor individuele insprekers in deze procedure verlengd tot acht weken. Zienswijzen die naderhand zijn ontvangen, zijn alsnog meegenomen in deze reactienota. Het ministerie van Defensie heeft tevens enkele informatiebijeenkomsten georganiseerd in de periode van de ter inzagelegging.

Alle gemeenten vertegenwoordigd in de COVM zijn op verzoek in staat gesteld hun zienswijzen in te dienen tot 15 september 2019 vanwege de afwezigheid van raadsvergaderingen in juli en augustus.

De c-NRD is gepubliceerd in de Staatscourant van 26 juni 2019 (Nr. 35839) en op websites van verschillende gemeenten, waaronder Venray en Gemert-Bakel, mede met het oog op de publieksbijeenkomsten in die gemeenten. Het bevoegd gezag acht de termijn van acht weken voor individuele insprekers en 11 weken voor gemeenten in combinatie met de informatiebijeenkomsten en publicaties in de Staatscourant en lokale kranten voldoende om tijdig zienswijzen in te kunnen dienen.

Er moet inderdaad in het kader van het MER nog het nodige worden onderzocht, onder andere in een natuuronderzoek. Bovendien werkt Defensie voor de herinrichting van de LBK/MLDP en voor de reactivering van de vliegbasis nog aan een behoeftestelling, die nog met de Tweede Kamer zal worden gedeeld en waarover de Kamer zich nog kan uitspreken. Ook is er nog een tweede ter inzagelegging, ambtelijk en bestuurlijk overleg over het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit, advisering door de Commissie m.e.r. en politieke besluitvorming in de Ministerraad. Defensie heeft besloten de vliegbasis De Peel te reactiveren, maar er moeten vervolgens nog de nodige stappen worden gezet om die reactivering ook inderdaad te kunnen verwezenlijken.

5.3 Juridische situatie

Zienswijze

Zienswijzen stellen dat in het bestuursrecht vergunningen vaak van rechtswege hun geldigheid verliezen of vervallen indien van een vergunning of ontheffing gedurende een bepaalde tijd geen gebruik is gemaakt. Dat kan in deze casus ook het geval zijn. Mag deze locatie volgens de huidige maatstaven wel worden gebruikt als vliegbasis?

Anderen stellen dat de facto geen sprake is van een reactivering, maar van een vernieuwing van de vliegbasis of zelfs van een geheel nieuwe vliegbasis. De infrastructuur zal grondig worden verbouwd en er zullen aanvullende voorzieningen worden gebouwd. Er wordt op oneigenlijke gronden gesuggereerd dat men kan voortbouwen op bestaande rechten en voorzieningen van 26 jaar geleden. Eigenlijk betreft het na zoveel jaren een opening van een nieuwe vliegbasis. Dit betekent dat ook alle daarvoor geldende procedures en regels dienen te worden gevolgd. Het volstaat dus niet om voort te bouwen op sterk verouderde plannen en voorzieningen, maar er zal vanaf het begin een nieuwe, grondige en met alle waarborgen voorziene procedure dienen plaats te vinden, inclusief een integrale en fundamentele studie naar een optimale spreiding en positionering van de vliegbases voor de F-35 in Nederland.

Het besluit wordt voorbereid op basis van de Crisis- en herstelwet. Is dit zeker? En zo ja, waarom wordt hiervoor gekozen?

Een zienswijze heeft vragen over de vrijstelling als bedoeld in art 10.13 van de Wet luchtvaart. Tevens wordt gevraagd of (structureel) gebruik van De Peel door bijvoorbeeld Lifeliner / traumaheli, politiehelikopters etc. wordt bedoeld.

Reactie

Er is geen sprake van een geheel nieuw aan te leggen luchthaven, maar van een bestaande luchthaven die is gedeactiveerd. De militaire luchthaven De Peel heeft na te zijn gedeactiveerd de wettelijke status als luchthaven behouden en belangrijke luchthaveninfrastructuur zoals de start-/landingsbaan is nog aanwezig. In het Defensiebeleid sinds 1993 is met de mogelijkheid van reactivering rekening gehouden. Zoals in 2.1.5 is uiteengezet heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in 2006 bevestigd dat Defensie de aanwijzing militaire luchthaven in stand heeft kunnen laten. Dat betekent dat het Aanwijzingsbesluit voor vliegbasis De Peel nog steeds van kracht is. Het besluit tot reactivering van deze vliegbasis is genomen op basis van een integrale afweging van de vliegveldbelegging, in het licht van de internationale veiligheidssituatie en mede gelet op het inmiddels ingestroomde F-35 jachtvliegtuig. Het luchthavenbesluit wordt volgens alle wettelijk vereiste procedures op een zorgvuldige wijze tot stand gebracht, waarbij ook mogelijkheden voor de inbreng van belangen van derden bestaan.

Toepassing van de Crisis- en herstelwet in de procedure van de totstandkoming van het luchthavenbesluit is correct, omdat de Crisis- en herstelwet zulks voorschrijft. Ingevolge artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a van deze wet, in samenhang met Bijlage 1 categorie 6.1, is Afdeling 2 van de wet van toepassing op de ontwikkeling en verwezenlijking van luchthavens waarvoor krachtens de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit is vereist dan wel krachtens de Luchtvaartwet een aanwijzingsbesluit is vereist. Dat is hier aan de orde.

De vrijstelling als bedoeld in art 10.13 van de Wet luchtvaart heeft betrekking op het gebruik van de luchthaven, maar niet op de geluidimpact. Zoals in 3.2 is opgemerkt biedt de vliegbasis De Peel geen ruimte voor burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient: dat kan gebruik maken van de vliegbases Eindhoven en Volkel.

5.4 Communicatie en participatie

Zienswijze

Enkele zienswijzen onderstrepen het belang van een goede en transparante communicatie. Dit geldt zowel voor en tijdens het proces tot aan het nemen van een luchthavenbesluit, als ook op het moment dat de luchthaven is heropend. Enkel vinden dat de notitie in een taal is geschreven die alleen te begrijpen is voor burgers die de “bestuurlijke taal” beheersen. Ook is er een verzoek om minder technisch jargon te gebruiken. Verder wordt gevraagd naar de wijze van invulling van participatie en is de vraag gesteld wat de strategie van Defensie is; een maatschappelijke discussie starten over de extra vliegtuigen of via een juridisch spoor een oplossing te vinden.

Reactie

Helder en begrijpelijk taalgebruik is inderdaad een eerste voorwaarde voor goede communicatie. Het MER bevat een samenvatting waarin de belangrijkste onderdelen uit het MER zijn opgenomen. Het MER bevat tevens een verklarende woordenlijst van technische termen.

Buiten de bestaande overlegorganen waar Defensie met belangenvertegenwoordigers aan tafel zit, zal het MER ter visie worden gelegd zodat iedereen kennis kan nemen van de resultaten van onderzoeken en zienswijzen kan indienen. Tevens zullen wederom informatiebijeenkomsten worden georganiseerd.

De openbare vergaderingen van de COVM en de website <https://www.covm.nl/depeel> dienen ook om een breder publiek te informeren. Ook de uitkomsten van de genoemde onderzoeken – de Kosten Effect Analyse en het gezondheidsbelevingsonderzoek – zullen worden benut voor de dialoog met de omgeving, om samen een scherper zicht te krijgen op de impact van de reactivering van de vliegbasis op de omgeving. Dat overleg gaat dan niet alleen om de nadelen, zoals de overlast en de beperkingen voor de ruimtelijke ordening, maar ook om de potentiële voordelen, zoals extra werkgelegenheid en extra kansen voor civiel-militaire samenwerking.

5.5 Grondgebonden geluidzonerings- en bestemmingsplannen

Zienswijze

In enkele zienswijzen is aandacht gevraagd voor grondgebonden geluid. In het bestemmingsplan Buitengebied Gemert-Bakel is een gebiedsaanduiding 'geluidzone grondgebonden geluidzonerings- en bestemmingsplan' opgenomen die aanmerkelijk kleiner is dan de dB(A)-geluidzone voor het militair luchtvaartterrein De Peel zoals opgenomen in bijlage 3.2 bij de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening. De genoemde aanduiding sluit evenmin aan op de aanduiding geluidzone industrie van het aangrenzend bestemmingsplan Buitengebied Venray.

Geadviseerd wordt om in het MER duidelijk aan te geven welke van de in de onderliggende bestemmingsplannen opgenomen geluidzones als referentiesituatie gelden voor het MER en mogelijk wijzigen als gevolg van het voorgenomen toekomstig gebruik van de Luitenant-generaal Bestkazerne. Om verwarring te voorkomen wordt tevens geadviseerd toe te lichten hoe de geluidzones in de BP-en zich verhouden tot de dB(A)-geluidzone voor het militair luchtvaartterrein De Peel zoals opgenomen in bijlage 3.2 bij de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

In de c-NRD wordt terecht gesteld dat een vergelijking van het aantal gehinderden bij de vergunde 35 Ke-contour en het luchtvaartlawaai bij beoogd toekomstig gebruik weinig zinvol is omdat in het verleden de functie van vliegbasis niet of nauwelijks is ingevuld. Daarom wordt voor luchtvaartgeluid naast een vergelijk met de 35 Ke-contour ook een vergelijk gemaakt met de feitelijke situatie. Voorgesteld wordt om ook voor het grondgebonden geluid, in analogie de aanpak voor luchtvaartlawaai, het verschil in optredende hinder te bepalen niet enkel ten opzichte van de 50 dB(A)-contour, maar ook ten opzichte van de feitelijke situatie .

Geadviseerd wordt om in het MER bij woningen binnen de grondgebonden geluidcontour te toetsen of voldaan wordt aan de Maximaal Toegestane Geluidbelasting (MTG) en bij overschrijding maatregelen aan te geven waarmee aan de MTG voldaan wordt.

Een zienswijze stelt dat de Wet luchtvaart zegt dat je onderzoeken niet ouder dan twee jaar mag gebruiken voor de referentiesituatie. Wie bepaalt wat "aanvaardbare overlast" is? Het is opvallend dat er eerst geluidcontouren worden vastgesteld voordat er een MER is gemaakt.

Reactie

Het MER zal de bestaande grondgebonden geluidzones tonen en nagaan of de bestaande grondgebonden zone correct is overgenomen in de bestemmingsplannen. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de grondgebonden geluidzone *niet* wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit, maar in bestemmingsplannen.

De effecten op het grondgebonden geluid vanwege de voorziene wijzigingen op het veld zullen worden berekend en worden vergeleken met de huidige grondgebonden geluidcontour. Al deze informatie wordt opgenomen in het MER.

Het MER zal gebruik maken van actuele gegevens. Voor sommige thema's zijn er richtlijnen, zoals voor natuuronderzoeken. Andere thema's kunnen volstaan met oudere onderzoeken, zoals voor archeologie. Artikel 10.17, lid 7, Wet luchtvaart bepaalt dat in ieder geval gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, maar dit artikel sluit gebruik van oudere informatie dus niet uit.

In zijn algemeenheid geldt dat hinder in wet- en regelgeving is vastgelegd, bijvoorbeeld in streef- en grenswaarden, op basis van onderzoeken en afwegingen. Of dit dan tot "aanvaardbare overlast" leidt is

een meer individuele inschatting. De geluidzone wordt vastgesteld in het luchthavenbesluit. Daaraan voorafgaande wordt het MER opgesteld en niet andersom, zoals inspreker suggereert.

5.6 Vervolgstappen

Zienswijze

Geef aan welke besluiten nog op het luchthavenbesluit volgen, wie daarvoor het bevoegd gezag is en wat globaal de planning is.

Reactie

De procedure tot en met het vaststellen van het luchthavenbesluit is beschreven in de c-NRD en is zichtbaar gemaakt in de infographic in bijlage 3. Als eerste stappen, voorafgaande aan het MER, bereidt Defensie vergunningaanvragen in het kader van de Wet natuurbescherming en van de Wet algemene bepalingen omgevingswet voor. Voor deze vergunningaanvragen zijn het ministerie van LNV (Wnb) en het ministerie van IenW (Wabo) het bevoegd gezag. Uit het luchthavenbesluit kan volgen dat de bestaande zones voor vlieggeluid, grondgebonden geluid en het beperkingengebied wijzigen. Deze wijzigingen dienen in bestemmingsplannen te worden vastgelegd. Het bevoegd gezag voor deze wijzigingen is het ministerie van IenW (gedelegeerd aan ILT).

De procedure voor vergunningaanvragen in het kader van de Wabo bestaat kortweg uit beoordeling van de aanvraag, kennisgeving, opstellen ontwerpbesluit, periode van zienswijzen, besluitvorming en beroep en bezwaar. De doorlooptijd tot aan besluitvorming duurt, afhankelijk van de reguliere of uitgebreide procedure, van enige tot meer dan zes maanden, los van de periode van beroep en bezwaar. De procedure voor een aanvraag Wnb en wijziging bestemmingsplan kent vergelijkbare stappen en duurt in de regel minstens een jaar, waarna nog de periode van beroep en bezwaar kan volgen. Meer informatie over alle stappen en doorlooptijden zijn te vinden op <https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/wet-algemene/vragen-antwoorden/wettelijk-kader/voorbereidingsproc/verloopt-procedure/>.

5.7 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Zienswijze

In deze paragraaf zijn verschillende zienswijzen samengevoegd waarvan sommige algemeen van aard zijn en andere weer meer gedetailleerd. De zienswijzen bestaan uit vragen om verduidelijking van de concept-Notitie of suggesties voor te onderzoeken aspecten. Een zienswijze vraagt aandacht voor autonome ontwikkelingen die vastliggen vanuit voorgenomen provinciaal en gemeentelijk beleid, en voor natuurwaarden. Een andere zienswijze beveelt aan om de secundaire milieuaspecten zoals de toe- of afname van wegverkeer en de bereikbaarheid van de luchthaven op termijn door autonome verkeerstoename goed te onderzoeken. Andere zienswijzen vragen om verduidelijking van de grondgebonden activiteiten die zijn gekoppeld aan het gebruik van jachtvliegtuigen.

Een inspreker merkt op dat Venray ontbreekt in de lijst met gemeenten in de aankondiging van de c-NRD. Eén inspreker vraagt concreet hoe groot de overlast gaat worden en een andere stelt dat er een discrepantie is met de uitnodiging van de publieksavond waarin wordt gezegd dat er geen uitbreiding van de huidige geluidzone aan de orde is. Verder stelt een inspreker dat de concept-Notitie tekortkomingen vertoont en dat veel aspecten niet, of niet volledig zijn onderzocht of besproken.

Eén inspreker stelt dat hen duidelijk is gemaakt dat men dit had moeten zien aankomen en niet in deze omgeving hadden moeten gaan wonen. De vliegbasis is notabene al 23 jaar niet meer in gebruik als vliegbasis, sterker nog, deze is nooit intensief als militair vliegveld gebruikt.

Reactie

Het MER zal per milieuthema een beschrijving van de autonome ontwikkelingen bevatten vanwege gemeentelijk en provinciaal beleid, en tevens landelijk beleid. Naast de milieuthema's zullen ook ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld woningbouw worden beschouwd voor het bepalen van het aantal woningen binnen bijvoorbeeld een geluidcontour. Het MER zal de door inspreker genoemde "secundaire" effecten bepalen en beoordelen. Het grondgebonden gebruik dat is gekoppeld aan de jachtvliegtuigen, met name het proefdraaien, zal worden beschreven, evenals de eventuele wijzigingen in het huidige grondgebonden gebruik. Mocht ook vliegtuigonderhoud op De Peel worden voorzien, dan zal ook dat in het MER worden beschreven

In de *Openbare kennisgeving van de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport luchthaven De Peel* komt geen lijst van gemeenten voor. Wel wordt Venray hierin genoemd als één van de plaatsen waar de concept-Notitie ter inzage zou liggen. Ook werd hierin de eerste publieksavond vermeld: op 26 juni 2019 in hotel Asteria in Venray.

In de Kamerbrief van 12 juni 2019 over de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Peel staat dat het totale gebruik van de militaire luchthaven niet zal leiden tot een uitbreiding van de geluidzone. In de brief wordt dat vertaald in gebruik van De Peel gedurende 3 x 6 weken per jaar door maximaal twaalf jachtvliegtuigen. Diezelfde aantallen staan in de c-NRD.

In de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn de onderwerpen genoemd die in het MER zullen worden onderzocht. Het ene onderwerp, zoals geluid vanwege vliegverkeer, is in de concept-Notitie uitgebreider beschreven dan andere onderwerpen waar alleen de naam van het onderwerp is genoemd. Dit neemt niet weg dat ook deze onderwerpen in het MER volwaardig aan de orde zullen komen zoals is gevraagd in de zienswijzen.

Het aanwijzingsbesluit van de militaire luchthaven is altijd intact gebleven en daarom moest in de desbetreffende bestemmingsplannen van de gemeenten Venray en Gemert-Bakel rekening worden gehouden met de indicatieve geluidzone vanwege vliegverkeer, de grondgebonden geluidcontour en de veiligheidszones. Dat is ook gebeurd.

6 Geluid

6.1 Referentiesituatie

Zienswijze

Vanuit de zienswijzen wordt geadviseerd om voor de beoordeling van alle milieugevolgen de gebruikelijke referentie te hanteren. Ook wordt gepleit om de huidige situatie, waarin geen sprake is van militair verkeer, als de “nulsituatie” (referentiesituatie) te hanteren.

Tevens wordt opgemerkt dat met het hanteren van meer dan één referentiesituatie onnodig onduidelijkheid wordt gecreëerd.

Reactie

In elk MER voor een luchthavenbesluit bestaat de referentiesituatie voor het vergelijken van de geluideffecten uit de juridisch vergunde situatie. In dit geval is dat de vastgestelde geluidcontour uit het SMT-2. In de c-NRD is voorgesteld om naast de referentie uit het SMT-2 ook de huidige situatie te beschouwen. De reden hiertoe is dat er al geruime tijd geen of weinig vliegverkeer heeft plaatsgevonden. Het MER geeft invulling aan beide vragen.

Om de effecten goed in beeld te brengen zullen in het MER twee vergelijkingen worden opgenomen. In de eerste plaats wordt het geluid van de voorgenomen situatie – dat wil zeggen de uiteindelijke situatie waarin 12 jachtvliegtuigen het maximum van 3.600 vliegtuigbewegingen maken – vergeleken met de huidige situatie. In de tweede plaats wordt ook de (juridische) vergelijking gemaakt met de geluidbelasting conform het SMT-2. Die geluidbelasting van SMT-2 was de enige juridische basis voor het beperkingengebied en de geluidcontouren die in bestemmingsplannen zijn verwerkt. De vergelijking is daarom niet alleen voor de geluidbelasting op woningen van belang.

6.2 Omvang geluidcontour

Zienswijze

Sommige zienswijzen stellen dat de geluidcontour niet groter mag worden ten opzichte van de huidige zone. Ook moet worden onderzocht met hoeveel F-35-jachtvliegtuigen de nu vergunde geluidruimte wordt opgevuld en in hoeverre een mogelijk kleinere nieuwe geluidcontour met minder geluidgehinderden een goed alternatief scenario is.

Reactie

Defensie heeft toegezegd dat het uitgangspunt voor de nieuwe geluidzone rond luchthaven De Peel is dat de totale geluidruimte van de 35 Ke contour in oppervlakte niet groter zal zijn dan de 35 Ke contour van de bestaande zone. Wel kan en zal de contour beperkt afwijken van de bestaande 35 Ke geluidzone, onder andere omdat nu wordt uitgegaan van andere vliegtuigtypes. De voorgenomen activiteit gaat in beginsel uit van 1.800 sorties of 3.600 vliegtuigbewegingen van de F-35. Als dit leidt tot een grotere 35 Ke contour, dan zal het voornemen bijgesteld moeten worden, oftewel dan moet het voorgenomen aantal vliegtuigbewegingen worden verminderd. Het MER zal hier duidelijkheid over bieden.

Het MER zal inzicht geven in de geluidruimte die benodigd is voor de voorgenomen activiteit en de varianten. Dat betreft in ieder geval de perioden van 3 x 6 weken en 24 weken.

6.3 Ke- en L_{den}-rekensystematiek en normenstelsel

Zienswijze

Uit veel zienswijzen blijkt een zekere onbekendheid met de methodieken die gebruikt worden voor het berekenen van de geluidbelasting van het startend en landend vliegverkeer. Zo wordt gevraagd om ook geluidniveaus lager dan 65 dB(A) mee te nemen in de Ke-berekeningen en om niet alleen de 35 en 40 Ke in kaart te brengen, maar ook de lagere Ke waarden. Ook is het een vraag of, en zo ja hoe de 35 Ke uitgedrukt kan worden in dB(A)'s.

Voor situaties waarvoor geen standaard rekenmethode is voorgeschreven, wordt gevraagd om aan te geven wat de toepasbaarheid is van de gehanteerde modellen⁴.

Voor een aantal insprekers is het onduidelijk hoe de geluidoverlast wordt bepaald en wanneer sprake is van ernstige hinder. Ook wordt opgemerkt dat de gehanteerde systematiek een onderschatting geeft van de te verwachten geluidoverlast omdat gedurende 18 weken gevlogen zal worden. Sommigen vragen zich af of het geluid van vluchten van de C-130 (Hercules) en andere toestellen dan de F-35 wel meegeteld worden.

Enkele insprekers stellen dat de zone uit 1978 is berekend met 'oude technieken' en dat deze opnieuw berekend zou moeten worden met de huidige stand van de techniek. Gevraagd wordt dan ook om voor het berekenen van de geluidbelasting de meest recente inzichten en de meest actuele (geluid)informatie van de vliegtuigen en helikopters mee te nemen.

De richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in oktober 2018 heeft gepubliceerd ten aanzien van omgevingsgeluid heeft bij sommigen de vraag opgeroepen wat het zou betekenen als deze advieswaarden opgevolgd zouden worden.

Diverse zienswijzen vragen om de geluidbelasting ook in L_{den} te berekenen en tevens L_{night} contouren te berekenen om het aantal slaapverstoorden in kaart te brengen. Wat de L_{den} betreft, wordt gevraagd om de consequenties in beeld te brengen als het normenstelsel voor de burgerluchtvaart van toepassing zou zijn op het voornemen.

Reactie

Kosteneenheden (Ke) rekenmethodiek

Voor het berekenen van de geluidbelasting van startende en landende vliegtuigen rond luchthavens in Nederland bestaan wettelijke voorschriften. Op basis van deze voorschriften wordt de geluidbelasting rond militaire luchthavens uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en voor civiele luchthavens in Level Day Evening Night (L_{den}).

De geluidbelasting in het MER wordt conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML) uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). De 35 Ke-geluidcontour van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer wordt als onderdeel van het beperkingengebied in het MER gepresenteerd. Voorts worden de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke. Voor zover mogelijk en dit bijdraagt aan inzicht en de besluitvorming worden in het MER contouren afzonderlijk gepresenteerd voor verschillende soorten luchtverkeer.

Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, d.d. 3 december 2003 is de Ke rekenmethodiek aangepast. Voor het vaststellen van nieuwe geluidzones zal ook het geluid lager dan 65 dB(A) in de berekeningen worden meegenomen.

Ten aanzien van de stelling van een aantal insprekers dat de contour uit 1978 berekend is met 'oude technieken' en daarom opnieuw berekend zou moeten worden, wordt opgemerkt dat op grond van de huidige wet- en regelgeving de Kosteneenheid (Ke) de verplichte wettelijke methode is om geluidbelasting

⁴ Als voorbeelden worden genoemd de dosis effectrelatie van geluidhinder door de F-35 en het model voor het berekenen van de externe veiligheidsrisico's

van militaire vliegverkeer uit te drukken. Deze methode houdt in dat de totale geluidbelasting, over een jaar genomen, veroorzaakt door startende en landende vliegtuigen, wordt uitgedrukt in één getal op zodanige wijze dat een correlatie wordt verkregen met de ondervonden geluidhinder. Daarbij wordt rekening gehouden met de maximaal optredende geluidniveaus van vliegtuigpassages, het tijdstip van de vliegtuigpassages en het aantal vliegtuigpassages in de periode van een jaar. Niet alleen de vluchten van de F-35 worden bij deze berekening meegenomen, maar al het vliegverkeer dat in het betreffende jaar plaats vindt.

De techniek mag sinds 1978 verder ontwikkeld zijn⁵, de formules die toegepast worden voor het berekenen van de geluidbelasting in Kosteneenheden zijn niet anders dan in 1978.

Bij het berekenen van de Ke-geluidbelasting voor het MER zal vanzelfsprekend gebruik gemaakt worden van de geluid- en vliegprestatiegegevens van de huidige vliegtuigen. Voor de vliegbasis De Peel zal dat vooral de F-35 zijn.

Relatie Kosteneenheden (Ke) en decibellen (dB(A)'s)

De geluidbelasting in Kosteneenheden (Ke) is het resultaat van de optelling van de geluidpassages van alle vliegtuigen gedurende een heel jaar. Het gaat daarbij niet alleen om passages van de F-35 of de F-16, maar ook om die van helikopters en andere vliegtuigen. Elk type luchtvaartuig zal op een bepaalde locatie een ander geluidniveau geven. De Ke-waarde die daardoor ontstaat is de optelling van al die verschillende bijdragen en daarom kan (bijvoorbeeld) een waarde van 35 Ke ook niet omgerekend worden tot één enkele dB(A) waarde.

L_{den} rekenmethodiek

De L_{den} rekenmethodiek wordt in Nederland tot nu toe alleen toegepast voor civiele luchthavens. Dat betekent dat ook op dit moment alleen de civiele luchthavens een geluidzone of grenswaarden hebben die uitgedrukt zijn in dB(A) L_{den}. Zoals inmiddels gebruikelijk bij milieueffectrapportage voor militaire luchthavens, zal in het MER voor de LBK/MLDP ook de L_{den} geluidbelasting berekend worden.

De dB(A) L_{den} is echter nog niet de wettelijk voorgeschreven geluiddosismaat voor militaire luchthavens, dat is nu nog de Ke. Defensie bereidt een overgang voor om ook de L_{den} te gaan toepassen bij het vaststellen van geluidzones rond militaire luchthavens en zal hierover ook overleg voeren met de COVM De Peel.

Zolang nog geen wettelijke regelingen zijn opgesteld voor het berekenen van de L_{den} contouren voor militaire luchthavens en er ook nog geen normering is vastgelegd, zullen de L_{den} geluidcontouren die in het MER gepresenteerd worden, het stempel 'indicatief, of 'concept' krijgen.

Overigens streeft Defensie er naar om voor het luchthavenbesluit LBK/MLDP als eerste militaire luchthaven een geluidzone in L_{den}⁶ vast te stellen.

Toepasbaarheid rekenmodellen

Bij de berekeningen die voor het MER worden uitgevoerd wordt gebruik gemaakt van de voorgeschreven en gangbare rekenmodellen⁷. In situaties waarbij geen sprake is van een wettelijk voorgeschreven model, zal toegelicht worden waarom gekozen is voor het rekenmodel dat is toegepast.

⁵ Zoals computers die sneller kunnen rekenen, betere methoden om contouren op kaarten te presenteren

⁶ Op dit moment is nog niet bekend welke dB(A) L_{den} waarde de 35 Ke contour zal vervangen

⁷ Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden, oktober 2012.

Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer, opgemaakt door Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's Gravenhage: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maart 1998, RLD/BV-01.

Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer zonder drempelwaarde / opgemaakt door Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's Gravenhage: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 2004, RLD/BV-01.2.

Nieuwe (WHO) inzichten

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft ter uitvoering van de motie-Schonis over het rapport en de aanbevelingen van de WHO het RIVM opdracht gegeven voor een onafhankelijk onderzoek. Het RIVM heeft inmiddels een rapport uitgebracht⁸. In het MER wordt bezien of dit van invloed is op de uit te voeren onderzoeken.

Het toepassen van het normenstelsel voor de burgerluchtvaart op de situatie voor de LBK/MLDP houdt in dat op basis van de L_{den} berekeningsresultaten inzicht gegeven wordt in het aantal geluidbelaste woningen en het aantal (ernstig) geluidgehinderde personen.

In het MER wordt daartoe de geluidbelasting voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven – voor zover mogelijk – van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer in dB(A) L_{den} gepresenteerd. Van de berekende geluidcontouren worden de oppervlakte in km², het aantal bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen en het aantal ernstig geluidgehinderden gepresenteerd.

Mocht voor LBK/MLDP een L_{den} geluidzone worden vastgesteld, dan zal beoordeling van de effecten plaatsvinden volgens een (al dan niet concept) normenstelsel voor militaire luchthavens.

L_{night}

In hoofdstuk 3 is al aangegeven dat van maandag tot en met vrijdag tussen 00:00 uur en 07:00 uur geen sprake zal zijn van militair vliegverkeer en dat het vliegen ná 23.00 uur alleen incidenteel zal plaatsvinden in onvoorziene omstandigheden. In het MER zal bezien worden of dit leidt tot een noodzakelijke berekening voor het nachtelijk vliegverkeer. Indien relevant, zal de L_{night} geluidbelasting in kaart gebracht worden en zullen de betreffende woningen en het berekende aantal slaapverstoorden in het MER vermeld worden

6.4 Geluidbelasting en geluidhinder

Naast zienswijzen die betrekking hebben op geluidbelasting en geluidhinder, zijn er ook zienswijzen ontvangen die betrekking hebben op hinderbeleving in meer algemene zin. Het onderscheid tussen opmerkingen over geluidhinder en hinder in meer algemene zin, is niet altijd makkelijk te maken. Zienswijzen die in meer algemene zin betrekking hebben op hinder worden behandeld in hoofdstuk 10.

In paragraaf 6.3 is ingegaan op vragen over de K_e en L_{den} rekenmethodiek. Vaak raken deze vragen aan meer specifieke vragen over geluidbelasting en geluidhinder. Deze paragraaf gaat in op vragen over de omvang en locatie van geluidbelasting en over de geluidhinder. Uit de zienswijzen zijn voor de thema's geluidbelasting en geluidhinder vragen en aandachtspunten gedestilleerd die in deze paragraaf behandeld worden. Paragraaf 6.4.1 behandelt het thema geluidbelasting en in paragraaf 6.4.2 komen vragen over geluidhinder aan de orde.

6.4.1 Geluidbelasting

Zienswijze

In de zienswijzen wordt een aantal concrete vragen benoemd die betrekking hebben op de geluidbelasting:

- Wat is de bijdrage van iedere vorm van vliegverkeer aan de totale geluidbelasting?
- Wat is de invloed van het burgerluchtverkeer?
- Bevatten de geluidkaarten de geluidbelasting van al het vliegverkeer?
- Wordt de geluidbelasting in mijn woonplaats (Westerbeek, Deurne) ook in kaart gebracht?
- Wordt de geluidbelasting op buitenlocaties in kaart gebracht?

⁸ "Nieuwe gezondheidskundige richtlijnen voor omgevingsgeluid. Nadere gezondheidskundige analyses' RIVM-rapport 2020-0148

- Laat ook de effecten zien van de lagere Ke contouren (=lager dan 35 Ke)
- Wij vrezen veel geluidsoverlast, vooral buitengebied (Deurne)
- Hoe hoog wordt de geluidbelasting ten opzichte van SMT-1?
- Leidt een gemiddelde van 40 starts en landingen tot een 3x zo hoge geluidbelasting dan in SMT-1?
- In korte tijd krijgen wij een erg hoge geluidbelasting i.p.v. een evenredige spreiding over het jaar.
- Wat is de impact van de vliegactiviteiten tot 24:00 uur?

Reactie

Geluidbelasting per soort vliegverkeer

De geluidbelasting van de voorgenomen activiteit wordt in hoofdzaak veroorzaakt door vliegbewegingen van de F-35. Slechts een zeer klein deel van de totale geluidbelasting zal veroorzaakt worden door andere soorten luchtvaartuigen.

De geluidbelastingcontouren die in het LHB worden opgenomen bevatten de geluidbelasting van al het vliegverkeer dat van de vliegbasis gebruik maakt. Daarnaast zal, voor zover mogelijk en dit bijdraagt aan inzicht en de besluitvorming, de geluidbelasting in het MER gepresenteerd worden voor elk van de verschillende soorten luchtverkeer. Hierbij valt te denken aan de geluidbelasting ten gevolge van de F-35 vliegactiviteiten en het overige vliegverkeer, of een onderscheid tussen militair- en burgervliegverkeer.

Geluidbelasting per locatie (woonplaats/buitenlocatie)

De geluidbelasting wordt berekend in Kosteneenheden en L_{den} en weergegeven als contouren op een topografische kaart. Ook de contouren met een lage waarden zullen in het MER gepresenteerd worden, zodat voor de diverse woonplaatsen rond de vliegbasis en in 'buitenlocaties' zichtbaar wordt wat de maximaal te verwachten geluidbelasting is ten gevolge van de vliegactiviteiten.

Geluidbelasting ten opzichte van SMT-1

De geluidbelasting van de beoogde situatie wordt in het MER vergeleken met de (Ke) contouren uit SMT-2, zij het dat dit dezelfde contouren zijn als die in SMT-1. De geluidbelasting in Kosteneenheden (Ke) wordt berekend op basis van een periode van een jaar. Dat wil zeggen dat alle vliegbewegingen die over een periode van een jaar plaatsvinden samengenomen worden en dat dit totale aantal vliegbewegingen het uitgangspunt vormt voor de berekening van de geluidbelasting.

Door Defensie is toegezegd dat de 35 Ke contour van de voorgenomen activiteit in oppervlakte niet groter zal zijn dan de huidige geluidzone. De contour zal naar verwachting wel anders liggen, onder andere door de invloed van de nog te bepalen routestructuur, maar het totale ruimtebeslag zal vergelijkbaar zijn. De jaarlijkse geluidbelasting van de voorgenomen activiteit zal dus niet leiden tot een 3x zo hoge geluidbelasting als in SMT-2 is opgenomen.

Impact en omvang vliegactiviteiten tot 24:00 uur

De reguliere openstellingstijden voor militair luchtverkeer zijn:

- van maandag tot en met donderdag van de aanvang van de uniforme daglichtperiode tot 24.00 uur, waarbij alleen incidenteel in onvoorziene omstandigheden na 23.00 uur wordt gevlogen;
- op vrijdag van de uniforme daglichtperiode tot 16.45 uur.

Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak, nationale of internationale inzet of oefeningen middels ontheffing.

Het MER geeft inzicht in de geluidbelasting die optreedt op basis van het vliegverkeer dat gedurende een jaar plaats zal vinden. Het gaat daarbij niet om de vliegactiviteiten tot 24.00 uur, maar om alle vliegactiviteiten gedurende het gehele etmaal, 365 dagen van het jaar. Zoals in 3.1 is aangegeven is in de geluidberekeningen ervan uitgegaan dat 20 procent van de 3.600 vliegtuigbewegingen avondvluchten zijn.

6.4.2 Geluidhinder

Zienswijze

Diverse zienswijzen spreken over de mogelijke (ernstige) geluidhinder die ondervonden zal gaan worden. In de eerste plaats wordt uitleg gevraagd over wat nu eigenlijk verstaan wordt onder ernstige geluidhinder en hoe deze wordt bepaald. Daarnaast bestaat de wens om ook de gehinderden bij lage contourwaarden (20 Ke) in beeld te brengen

Er wordt gevreesd voor exponentiele toename van de geluidoverlast en het aantal geluidgehinderden. Het wordt aangeraden om goed onderzoek te doen naar geluidoverlast op geluidgevoelige objecten en daarbij metingen nabij vliegbasis Leeuwarden en eerdere ervaringen en onderzoeken uit het buitenland te betrekken.

Een zienswijze meent dat de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten onrechte uitgaat van geen noemenswaardige geluidhinder in de huidige situatie. Zo zou Walsberg in het verleden al ernstige hinder van de basis ervaren hebben.

Reactie

Geluidhinder is een kwestie van beleving. Een individueel persoon kan bij het horen van een bepaald geluid hinder (irritatie) ervaren, terwijl een ander persoon hetzelfde geluid aangenaam vindt. Als het gaat om het bepalen van het aantal ernstig gehinderden, dan hebben we het altijd over een groep mensen en dus niet over een individueel persoon.

Om te bepalen hoeveel personen in een bepaalde groep ernstig gehinderd zijn, zijn wetenschappelijke onderzoeken gedaan waarbij mensen enquêtes hebben ingevuld. De enquêtes bevatten vragenlijsten waarop mensen kunnen aangeven in welke mate ze hinder ondervinden bij uiteenlopende situaties. Op basis van de uitkomsten van deze enquêtes worden relaties gelegd tussen de mate van geluidbelasting en de ondervonden hinder. Deze relaties worden vertaald naar formules die vervolgens toegepast kunnen worden op de berekende geluidbelasting. De werkelijke geluidhinder wordt mede inzichtelijk gemaakt door het aantal meldingen van omwonenden inzake ondervonden hinder.

Bij het MER worden zowel Ke- als L_{den} berekeningen uitgevoerd en zal het aantal ernstig gehinderden in kaart gebracht worden. Het MER zal ook inzicht geven in de daarbij gehanteerde formules. Ook het aantal ernstig gehinderden bij lage contourwaarden zal in het MER gepresenteerd worden.

De berekende geluidhinder kan niet gesplitst worden naar type vliegtuig of helikopter. Dat wil zeggen dat niet gezegd kan worden dat X % van de hinder veroorzaakt wordt door de F-35 en dat Y % van de hinder veroorzaakt wordt door het overige vliegverkeer.

De optredende geluidbelasting en het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, worden voor het MER berekend op basis van modellen. Op deze wijze kan de situatie ook objectief goed vergeleken worden met berekeningen voor andere luchthavens of de referentie-situatie. Resultaten van geluidmetingen bij Leeuwarden, Volkel of andere (buitenlandse) luchthavens spelen in het MER geen rol bij het bepalen of beoordelen van de (ernstige) hinder. Wel kan te zijner tijd een vergelijking worden gemaakt tussen de aantallen (ernstig) geluidgehinderden rondom Leeuwarden, Volkel en De Peel.

Als de luchthaven daadwerkelijk gereactiveerd is en er ook vluchten plaatsvinden, dan kunnen meldingen van hinder uiteraard wel gekoppeld worden aan het soort vliegverkeer.

6.5 Geluidniveau en trillingen

Zienswijze

In diverse zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de verschillen tussen het geluid van een F-16 en dat van een F-35. Het geluid van een F-35 zou niet alleen luider zijn, maar ook anders van karakter dan van een F-16 en ook zorgen voor meer trillingen. Volgens het NLR is de F-35 gemiddeld 3 dB(A) luider dan de F-16. Kan dit bij starts en landingen heel anders zijn, zo ja hoeveel? Is het geluid van de F-35 dan zo anders dat het met minder toestellen dan de F-16 toch noodzakelijk is om De Peel te reactiveren? Insprekers vinden dat in het onderzoek aandacht moet zijn voor de verschillen tussen F-16 en F-35 en met name ook voor mogelijke hinder door trillingen. Men vraagt zich onder andere ook af of woningen wel afdoende geïsoleerd zijn tegen deze trillingen en of woningen wel bestand zijn tegen 'dit soort' geluid. Daaraan gerelateerd zijn er vragen over het optreden van laagfrequent geluid door bijvoorbeeld motoronderhoud of andere activiteiten. De onderwerpen trillingen en 'rattle' worden gemist in de c-NRD.

Verder vragen insprekers om inzicht in de (gemiddelde) piekniveaus op bepaalde afstanden van de bron en hoe het geluid zich gedraagt onder invloed van de wind(richting), in open terrein, bebossing of vrije lucht. Ook is door een gemeente gevraagd om aan te geven hoeveel inwoners piekniveaus van jachtvliegtuigen ervaren.

Reactie

Vershil F-16 en F-35

Als de vliegbasis De Peel wordt gereactiveerd, is de F-16 inmiddels uitgefaseerd. Die zal dus niet meer vliegen op De Peel. Een vergelijking tussen het geluid (en andere aspecten zoals uitstoot van fijnstof) van de F-35 en de F-16 is daarom voor het MER niet zinvol.

In 2016 zijn belevingsvluchten georganiseerd door Defensie zodat de omwonenden rond de vliegbases Leeuwarden en Volkel het verschil tussen het geluid van een F-16 en een F-35 konden ervaren. Door het invullen van een enquête en het verrichten van geluidmetingen werd kennis opgedaan over hoe mensen de verschillen ervaren en welke piekniveaus optraden. Door het NLR zijn de resultaten opgenomen in een openbaar rapport (Geluidsbeleving F-35 ten opzichte van F-16, rapportnr. CR-2016-115), dat via internet vrij toegankelijk is.

In november 2020 heeft de auditcommissie van het geluidmeetnet van de vliegbasis Leeuwarden haar eerste verslag uitgebracht. Hierin schrijft de commissie over haar bevindingen:

- dat het geluidsniveau van de F-35 aanmerkelijk hoger is dan dat van de F-16;
- dat de geluidspiek van de F-35 breder is;
- en het geluid van de F-35 meer laagfrequent is.

De commissie geeft als toelichting: "Door deze drie factoren zullen omwonenden meer geluidshinder ervaren, zoals ook uit de klachtenrapportage van de vliegbasis blijkt. Gemiddeld was het verschil ten nadele van de F-35 bij deze contourmeetpunten rond de 10 dB(A). Dat is meer dan bewoners op grond van de belevingsvluchten in 2016 hebben verwacht. We hebben ook een beperkt aantal starts en landingen gezien met een veel kleiner verschil dan 10 dB(A).

Harde conclusies zijn nu nog niet te trekken. Ook omdat het aantal vluchten met de F-35 nog beperkt is geweest." De komende tijd zal de auditcommissie vervolgrapportages uitbrengen. Dan zullen meer gegevens over langere tijd beschikbaar zijn. Dan zal de auditcommissie wel in staat zijn harde conclusies te trekken.

Overigens bevindt het 322 squadron op vliegbasis Leeuwarden zich nog in de fase waarin het zich verder bekwaamt in het vliegen met dit nieuwe toestel. In dat leerproces, dat nog maar net begonnen is, wordt ook gekeken naar maatregelen en veranderingen in vliegprocedures waardoor de overlast voor de

omgeving kan worden verminderd. De commandant voert daarover regelmatig overleg met de auditcommissie.

Piekniveaus

Militaire gevechtsvliegtuigen staan onder meer bekend om hun krachtige motoren met veel vermogen en de daarmee gepaard gaande hoge geluidniveaus die kunnen optreden. De ervaren piekniveaus zijn sterk afhankelijk van de positie van de waarnemer ten opzichte van het vliegtuig en ook van vliegprocedures. Het maakt uit of sprake is van een start met of zonder gebruik van de naverbrander, of dat sprake is van een landing of circuitvlucht. Ook de directe omgeving van de waarnemer en de meteorologische omstandigheden zijn mede van invloed op het waargenomen geluidniveau.

In het MER zal geen aandacht besteed worden aan de fysische eigenschappen van geluid. Er wordt dus niet ingegaan op vragen die te maken hebben met hoe geluid zich gedraagt van de bron naar de ontvanger en wat daarbij de invloed van weersomstandigheden of bebouwing is.

Waar het gaat om het stellen van grenzen aan het optredende geluid, kennen we rond de civiele en militaire luchthavens in Nederland geen grenswaarden voor optredende piekniveaus. Maar die piekniveaus tellen wel mee in de berekening van de totale geluidbelasting. De gemeten piekniveaus rond Leeuwarden en Volkel zijn mogelijk wel bruikbaar om inzicht te bieden in de piekniveaus die de omwonenden van De Peel kunnen verwachten.

Uit de meetgegevens van het geluidmeetnet rond de vliegbasis Leeuwarden heeft de genoemde auditcommissie geconcludeerd dat voor een locatie dicht bij de luchthaven het verschil in geluidniveau tussen een F-16 en F-35 bij de landing hoger is dan bij een start.

Het bepalen van het aantal inwoners dat een zeker piekniveau ervaart van jachtvliegtuigen is geen onderdeel van het MER. Om een beeld te krijgen van het aantal mensen dat (ernstige) hinder ondervindt als gevolg van het luchtverkeer worden K_e of L_{den} contouren gebruikt.

Trillingen

Laagfrequent geluid kan trillingen veroorzaken. Als deze trillingen leiden tot het rammelen van deuren, ramen of serviesgoed, dan spreken we van 'rattle noise'.

Het is Defensie bekend dat trillingen en rattle kunnen optreden als gevolg van het laagfrequente geluid dat optreedt bij de Chinook helikopter. Over trillingen als gevolg van het laagfrequent geluid van de F-35 is (nog) niet veel bekend. Wel is het aannemelijk dat rattle als gevolg van de F-35 in veel geringere mate zal optreden. Andere mogelijke bronnen van trillingen zijn veelal grondgebonden activiteiten als warmdraaien en proefdraaien of bij aanlegwerkzaamheden en inzet van zware machines. Het MER zal per activiteit het optreden van trillingen beschouwen. De inzet van de Chinook helikopter op vliegbasis De Peel zal beperkt zijn.

6.6 Cumulatie

Zienswijze

Diverse zienswijzen verwijzen naar de aanwezigheid van andere luchthavens in de omgeving (Eindhoven, Volkel en Weeze) en vragen om inzicht in hoe de geluidcontouren van deze vliegvelden (al dan niet) overlappen met de contouren voor De Peel. Daarbij wordt ook gevraagd om voor De Peel de gecumuleerde geluidbelasting van militair en burgerluchtverkeer in kaart te brengen. Dat geldt eveneens voor de grondgebonden activiteiten (waaronder ook de activiteiten van het (race)circuit nabij de basis).

Zienswijzen uit onder andere Merselo en Deurne wijzen er op dat ook al hinder ondervonden wordt van vliegverkeer van Volkel, goederentreinen en wegverkeer.

Gepleit wordt voor een kwantitatieve benadering in het MER van een milieugezondheidsrisico aan de hand van de MGR-indicator. Zo kan de cumulatie van luchtverontreinigende stoffen en de invloed van geluid op de mens cumulatief in beeld worden gebracht.

Reactie

Het MER heeft als doel om inzicht te geven in de effecten van het opnieuw gaan uitvoeren van vliegactiviteiten vanaf LBK/MLDP. Voor elke luchthaven in Nederland worden geluidgrenzen vastgelegd, hetzij in de vorm van contouren van gelijke geluidbelasting of in de vormen van een maximaal toelaatbare geluidbelasting in zogenoemde handhavingspunten. Bij het vaststellen van deze geluidgrenzen wordt een luchthaven als zelfstandig gezien, wat wil zeggen dat de geluidgrenzen gebaseerd zijn op uitsluitend de vliegactiviteiten van de betreffende luchthaven. Dat geldt dus ook voor de situatie van de LBK/MLDP.

Voor activiteiten van vliegbasis De Peel zal de gecumuleerde geluidbelasting worden bepaald van de totale (militaire en civiele) luchtgebonden activiteiten. Omdat deze locatie in een gebied ligt waarbinnen zich een aantal luchthavens bevinden, zal, voor zover geluidcontouren beschikbaar zijn, het MER inzicht geven in hoe de contouren van deze omliggende luchthavens zich verhouden tot de contouren van vliegbasis De Peel. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan uit de Wet ruimtelijke ordening vervangen door het omgevingsplan. Het bestemmingsplan, Rarro en Barro worden vervangen door omgevingsplannen en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), dat standaardwaarden en grenswaarden voor geluidgevoelige bestemmingen bevat. Het omgevingsplan zal dan via omgevingswaarden grenzen stellen aan de geluidproductie. Het gaat dan om activiteiten die veel geluid kunnen veroorzaken, zoals proefdraaien.

6.7 Maatregelen

6.7.1 Isolatie van woningen

Zienswijze

Insprekers verwachten veel geluidoverlast en vragen zich af of hun woning voldoende geïsoleerd is tegen het geluid. Men spreekt de verwachting uit dat Defensie het (afgebroken) isolatieprogramma weer oppakt en zorgt voor afdoende maatregelen. Vanwege de hogere geluidniveaus van de F-35 ten opzichte van de F-16 wordt verzocht om een ruimhartig isolatiebeleid, ook buiten de 35 Ke.

Ten behoeve van de isolatie van woningen wordt in het MER verlangd dat onderzocht, berekend en ter plaatse gemeten wordt of de huidige isolatie nog toereikend is, gezien het ontstaan van een nieuwe situatie en gezien de mogelijk gewijzigde uitgangspunten op het gebied van gezondheidsnormen en wettelijke eisen. Iemand vraagt zich af wat het nut van isolatie is als je vervolgens een raam openzet.

Zienswijzen vragen Defensie inzichtelijk te maken welke woningen al geïsoleerd zijn en welke woningen nog geïsoleerd moeten worden. Een aantal huizen is mogelijk al geïsoleerd, maar deze isolatie is al meer dan 30 jaar oud, en voldoet mogelijk niet meer aan de huidige standaard. Men vraagt zich af hoe Defensie daar mee om gaat en of deze woningen opnieuw worden meegenomen bij een isolatieprogramma.

Reactie

Zoals in de c-NRD is aangegeven, zal bij reactivering van de vliegbasis het eerder stopgezette isolatieprogramma worden hervat. Voor woningen die binnen de 40 Ke contour liggen, geldt dat Defensie een aanbod zal doen voor het isoleren van de woning. Dit is vastgelegd in de Regeling geluidwerende voorzieningen militaire luchthavens 2015 (Zie ook paragraaf 15.1.3). Voor burgerluchthavens geldt de 40 Ke als grenswaarde voor woningen die voor isolatie in aanmerking komen.

Zoals eerder aangegeven (6.4.2) wordt in het MER voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven inzicht gegeven in welke woningen (en geluidgevoelige gebouwen) zich binnen de relevante Ke contouren bevinden.

Na het tot stand komen van het luchthavenbesluit zal uitvoering gegeven worden aan de isolatie van de woningen gelegen binnen de 40 Ke contour, overeenkomstig de genoemde regeling. Het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende voorzieningen bij woningen die een lagere geluidbelasting van 40 Ke ondervinden is niet aan de orde. Overigens heeft de Tweede Kamer met de aanvaarding van de motie-Eijsink (Kamerstuk 33 763, nr. 22) de regering gevraagd “nader te onderzoeken of de vereiste geluidsdemping wel gehaald wordt bij de hogere geluidsniveaus van de JSF en aan te geven welke mogelijkheden tot geluidwerende maatregelen er zijn dan wel welke maatregelen genomen gaan worden om de vereiste geluidsdemping te behouden dan wel te behalen.” In de stuurgroep geluidmeetnetten wordt inmiddels gewerkt aan de voorbereiding van het gevraagde onderzoek. Mocht in vervolg op dit onderzoek de isolatie-eis worden aangescherpt, dan zal dit ook voor de woningen rondom De Peel gelden.

Het MER zal hierover duidelijkheid bieden.

6.7.2 [Hinderbeperkende maatregelen](#)

Zienswijze

Insprekers vragen of het ministerie van Defensie bereid is om onderzoek te doen naar maatregelen om de geluidhinder terug te brengen. Voorbeelden die genoemd worden: het aanpassen van de aanvlieg- en vertrekroutes, rekening houden met minder oefeningen tijdens de zomerperiode ten opzichte van de herfst/winterperiode, dag-, avond- en nachtvluchten en het gebruik van wielremmen in plaats van motorremmen.

Reactie

Al bij de bepaling van de routestructuur zijn vliegveiligheid en hinderbeperking de bepalende factoren. Maar ook als de vliegbasis eenmaal operationeel is, is Defensie te allen tijde bereid in overleg met de omwonenden te zoeken naar verdere hinderbeperkende maatregelen. Het COVM zou hiervoor als overlegforum kunnen worden gebruikt.

6.7.3 [Sloop van woningen](#)

Zienswijze

Een zienswijze verwijst naar een rapportage over de F-35 in Noorwegen. Rond de vliegbasis waar de Noorse F-35's zijn gestationeerd zijn bedrijven en woningen na een uitspraak van de rechter gesloopt, vanwege 'het enorme kabaal'. Het Noorse ministerie van Defensie zou zelfs aangeraden hebben het gebied te verlaten, omdat het niet gezond is lang aan deze herrie bloot te worden gesteld.

Reactie

Noorwegen heeft net als Nederland de F-35 aangeschaft ter vervanging van de F-16. De Noorse situatie die in het voorjaar van 2019 ook de Nederlandse pers haalde, had betrekking op de Noorse vliegbasis Ørland waar 40 F-35 toestellen gestationeerd worden, die daar ook gedurende het hele jaar verblijven.

De situatie voor de omwonenden van vliegbasis De Peel is daar niet goed mee te vergelijken. In de eerste plaats zullen op De Peel aanvankelijk 6 en uiteindelijk maximaal 12 F-35 gelijktijdig verblijven. Het is zeer aannemelijk dat deze 12 toestellen per dag minder starts en landingen maken dan de 40 toestellen die op de Noorse vliegbasis gestationeerd staan. Bovendien zullen de F-35 vliegactiviteiten op vliegbasis De Peel niet gedurende het gehele jaar plaatsvinden, zoals op Ørland, maar gedurende maximaal 18 of 24 weken.

Bovenstaande verschillen in het aantal gestationeerde toestellen en de gebruiksintensiteit maken dat de Noorse situatie niet te vergelijken is met de toekomstige situatie voor De Peel.

Of er enige noodzaak is om woningen te slopen, zal in het MER onderzocht worden. De Nederlandse wet- en regelgeving bepaalt dat woningen die een geluidbelasting ondervinden van 65 Ke of hoger onttrokken moeten worden aan hun woonfunctie. Voor de berekende 65 Ke contouren van de voorgenomen activiteit (en de alternatieven) zal onderzocht worden of zich woningen (of bedrijven) binnen deze contouren bevinden.

6.7.4 Schadeafhandeling

Zienswijze

Tijdens een informatieavond is meegedeeld dat schadeclaims kunnen worden ingediend bij het ministerie. Deze mededeling is als onvoldoende ervaren. Volgens de betreffende zienswijze is het voorzorgprincipe van toepassing.

Reactie

Getracht zal worden schade zoveel mogelijk te beperken. Naarmate de plannen van Defensie verder worden uitgewerkt, kan beter worden beoordeeld of en in hoeverre de reactivering van de vliegbasis daadwerkelijke schade veroorzaakt die voor schadevergoeding in aanmerking komt. De Wet luchtvaart bevat in art. 8.31 een regeling voor de vergoeding van schade die via art. 10.24 ook van toepassing is voor militaire luchthavens.

6.8 **Grondgebonden geluid**

Zienswijze

In de zienswijzen komen diverse vragen naar voren over grondgebonden geluid. Gevraagd wordt om inzichtelijk te maken welke grondgebonden activiteiten in het MER beschouwd worden. Insprekers vinden dat het taxiën, warm- en proefdraaien, de locaties (o.a. shelterarea's) en de duur daarvan moeten meegenomen worden in de bepaling van het grondgebonden geluid.

In de c-NRD staat dat het totale gebruik niet zal leiden tot een vergroting van de geluidzone. Kan Defensie bevestigen dat dit uitgangspunt geldt voor zowel de grondgebonden als luchtgebonden activiteiten?

Reactie

Ja, het MER zal een beschrijving geven ook van alle grondgebonden activiteiten in de huidige situatie en in de beoogde situatie. De nieuwe activiteiten dienen te worden ingepast waarbij mogelijk bestaande activiteiten zullen worden verplaatst. De geluidzone zal niet worden vergroot. Van alle (openbare) bronnen zullen bronvermogens, tijdsduur, etc. worden opgenomen in het MER. De resulterende geluidbelasting wordt vergeleken met de bestaande ontheffing Wet geluidhinder en Maximaal Toegelaten Geluidbelasting als grenswaarde voor de geluidbelasting ingevolge de vergunning Wabo..

Het proefdraaien van vliegtuigen en helikopters maakt deel uit van het grondgebonden geluid. Het taxiën van en naar de start- en landingsbaan als voorbereiding of afsluiting van een vliegbeweging behoort conform het rekenvoorschrift tot het luchtgebonden geluid. Overige bewegingen op het veld alsmede warmdraaien maken onderdeel uit van het grondgebonden geluid.

6.9 Overige vragen over geluid

6.9.1 Geluidreflectie door zonneparken

Zienswijze

Bij de gemeente Venray zijn plannen ingediend door Kronos en Tomorrow Energy om grote zonneweides met een totale omvang van ongeveer 50ha ten oosten en westen van de A73 ter hoogte van aanvliegroutes aan te leggen (de Spurkt).

Wordt rekening gehouden met geluidreflectie t.g.v. parken met zonnepanelen? Wat gaat dit betekenen in samenhang met de geluidsoverlast van de vliegbewegingen en weerkaatsing geluid? Wij verzoeken vooraf een 0-meting te verrichten om achteraf de mogelijke extra geluidsoverlast te kunnen vaststellen.

Reactie

Het is bekend dat geluid tegen harde oppervlaktes reflecteert. Bij het berekenen van de geluidbelasting door startend en landend vliegverkeer wordt hiermee echter geen rekening gehouden. In de concreet genoemde situatie langs de A73 bevinden de vliegtuigen zich zo'n 9 kilometer van de vliegbasis. Gezien die afstand is Defensie niet voornemens om specifieke metingen te gaan verrichten om de mogelijke effecten in kaart te brengen.

6.9.2 Doorbreken geluidbarrière en zonneparken

Zienswijze

In een zienswijze wordt gevraagd naar de kans op een harde knal bij het doorbreken van de geluidbarrière? Ook wordt de vraag gesteld of zonnecollectoren bestand zijn tegen de drukgolf die ontstaat als een vliegtuig de geluidsbarrière doorbreekt?

Reactie

Als vliegtuigen sneller vliegen dan de voortplantingssnelheid van het geluid, dan spreken we over een situatie waarbij het vliegtuig door de geluidbarrière gaat. Het vliegtuig vliegt dan supersoon. Supersone vluchten worden zoveel mogelijk boven zee uitgevoerd om geluidsoverlast boven bewoond gebied te vermijden. Voor bepaalde operaties, met name de Quick Reaction Alert (QRA) en een Functional Check Flight (FCF) geldt een uitzondering, maar dit type vluchten worden niet vanaf De Peel uitgevoerd.

Het reactiveren van de vliegbasis zal niet leiden tot een toename van supersone vluchten. De voorschriften staan alleen supersone vluchten boven zee toe. Van schade aan zonnecollectoren als gevolg van de schokgolf is tot op heden niets gebleken. Het is niet waarschijnlijk dat supersone vluchten boven land zullen leiden tot schade aan zonnecollectoren.

6.9.3 Verschillen tussen studies m.b.t. geluid F-35

Zienswijze

Een zienswijze uit kritiek op het tijdens informatieavonden geschetste beeld over de geluidsniveaus van de F-35 ten opzichte van de F-16 en Saab Gripen. Getwijfeld wordt aan de methodologie die het NLR heeft gehanteerd.

Reactie

Het NLR-rapport "Beoordeling geluidsgegevens kandidaat-toestellen VF-16" uit 2009 had betrekking op geluidmetingen in de Verenigde Staten waar de weersomstandigheden afweken van wat in Nederland gebruikelijk is. Beter op de Nederlandse situatie afgestemde meetgegevens waren toen niet voorhanden. Sinds kort zijn rond de vliegbases Leeuwarden en Volkel permanente meetnetwerken operationeel. Uiteraard zullen de meetresultaten die nu beschikbaar komen, worden vergeleken met de conclusies die het NLR toen heeft getrokken voor de Nederlandse situatie. Zie tevens paragraaf 6.5.

7 (Externe) veiligheid

7.1 (Externe) veiligheid vanwege luchtverkeer

Zienswijze

Vanuit de zienswijzen is duidelijk dat mensen zich zorgen maken om de mogelijke afname van de veiligheid als gevolg het reactiveren van de vliegbasis. Hierbij wordt een breed scala aan onderwerpen genoemd.

Zo vragen insprekers zich af of de weerkaatsing van zonlicht op de grote oppervlaktes van (te plaatsen) zonnepanelen van invloed is op de vliegveiligheid en is men bezorgd over gevaarlijke situaties op de weg (A73) omdat mensen afgeleid worden door laag overvliegende vliegtuigen. Ook wordt verzocht om een risicoanalyse naar mogelijke vliegincidenten in verband met nabij gelegen luchthavens.

Genoemd wordt ook een toename van het risico op incidenten en ongevallen als gevolg van het losraken van onderdelen, neerstorten of botsen van vliegtuigen, en verkeersongevallen bij aan- en afvoer van personen en goederen, lekkende brandstofvoorzieningen, etc. Er wordt gevraagd om bij het onderzoek naar externe veiligheid ook rekening te houden met bezoekers van het racecircuit, dat zich in de directe nabijheid van de luchthaven bevindt en om in het gebied waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-8} per jaar te onderzoeken of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Vanwege de concentraties van vogels die zich in bepaalde perioden van het jaar in de omgeving voor kunnen doen, wordt aandacht gevraagd voor de mogelijke gevolgen van vogelbewegingen op de vliegveiligheid.

Het MER dient niet alleen in te gaan op de oppervlakte en de bebouwing binnen een PR-contour, maar ook op (eventuele) ruimtelijke (bouw)beperkingen ten gevolge van de PR-contour(en).

Tot slot wijzen enkele insprekers op het feit dat zij in geval van oorlog in de gevarezone wonen en dat er dan een grotere kans is op neerstortende vliegtuigen of aanslagen.

Een risicoanalyse ontbreekt ten aanzien van mogelijke vliegincidenten in verband met nabij gelegen luchthavens.

Reactie

Omgevingsveiligheid

Het risico ten gevolge van neerstortende vliegtuigen voor de omgeving van de luchthaven wordt in het MER beoordeeld door de omvang en ligging van de externe veiligheidsrisico's in kaart te brengen en de verschillende situaties op dat vlak te vergelijken. Daarbij wordt ook gekeken naar bedrijven in de omgeving van de vliegbasis.

Het veiligheidsrisico voor bezoekers van bijeenkomsten wordt meegewogen door in de berekening van het groepsrisico personen die verblijven in objecten en op terreinen met een bijeenkomstfunctie (zoals theaters, bioscopen, dagrecreatiegebieden en ook het racecircuit) mee te nemen.

In het MER zal aandacht geschonken worden aan (eventuele) ruimtelijke (bouw)beperkingen ten gevolge van de PR-contour(en).

Vliegveiligheid

Juist om vogelaanvaringen zoveel mogelijk te vermijden is er een beperkingengebied om vogelaantrekkende werking te beperken. Bovendien kent elke vliegbasis daarom een vogelwacht. In het MER zal aandacht worden besteed aan de mogelijke gevolgen voor de vliegveiligheid door

vogelbewegingen in de omgeving van de luchthaven, de mogelijke aanleg van zonnepanelen met (spiegelende) zonnepanelen, en het botsingsrisico als gevolg van de nabijheid van andere luchthavens.

Niet-luchtvaartgerelateerde risico's, zoals aanslagen

Op de LBK/MLDP zijn nu al veiligheidsmaatregelen in werking ter voorkoming van bijvoorbeeld aanslagen. Ook zijn veiligheidsmaatregelen aanwezig vanwege de opslag van munitie en gevaarlijke stoffen. De komst van de F-35 vergt een aanpassing van de veiligheidsmaatregelen. De inrichting maakt deel uit van de Nederlandse krijgsmacht en vormt daarmee één van de onderdelen die vallen onder de algemene bescherming bij gewapende conflicten.

7.2 Rekenmodellen en normstelling

Zienswijze

In zienswijzen komt naar voren dat het ontoelaatbaar geacht wordt dat een besluit tot reactivering van de vliegbasis De Peel genomen zou worden terwijl er nog geen beleidskader en normering voor externe veiligheid militaire luchthavens is vastgesteld en er nog geen rekenmodellen voor de F-35 jachtvliegtuigen aanwezig zijn. In de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat op blz. 26 in tabel 5.3: "Slechts van theoretische waarde, als het al te berekenen is". Het uitgangspunt "als het al te berekenen is" is volgens insprekers onzorgvuldig omdat er altijd een representatieve berekening te maken is.

Reactie

De rekenmodellen voor externe veiligheidsrisico rond Nederlandse luchthavens die voor verschillende soorten vliegverkeer beschikbaar zijn, zijn allemaal gebaseerd op gegevens van historische ongevallen. Aangezien voor de F-35 er geen ongevaldata beschikbaar zijn, zal het bestaande rekenmodel voor het F-16 jachtvliegtuig gebruikt worden om de kwantitatieve beoordeling van het externe veiligheidsrisico uit te voeren.

Voor de ontwikkeling van een berekeningsmethodiek externe veiligheid voor militaire helikopters is onderzoek gedaan naar betrouwbare gegevens omtrent ongevallen, maar vooral gegevens voor de Apache- en de Chinookhelikopters bleken nauwelijks beschikbaar. Daarom is dit onderzoek eerder zonder resultaat gebleven. Nu heeft Defensie het NLR gevraagd opnieuw onderzoek te doen naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van zo'n berekeningsmethodiek.

Het luchthavenbesluit kan, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart, een grenswaarde en regels bevatten voor het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer. De externe veiligheid van luchthavenluchtverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} , 10^{-5} en 5×10^{-5} PR, en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km^2 en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren gepresenteerd. Het Groepsrisico (GR) van het luchtverkeer wordt tevens in het MER in kaart gebracht.

Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen beleidskader en normering vastgesteld, daarom bevat het MER een kwalitatieve beschouwing van de berekende resultaten. Zodra er voldoende gegevens beschikbaar zijn, zal alsnog een normering worden opgesteld.

Zoals de Commissie m.e.r. adviseert, zal een inventarisatie worden opgenomen van de (BRZO⁹) bedrijven met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen in het gebied waar het plaatsgebonden risico door het neerstorten van vliegtuigen significant bijdraagt aan de risico's van deze bedrijven. Ook zal in het MER worden aangegeven hoe vliegtuigbrandstoffen en eventuele additieven worden aangevoerd en opgeslagen, alsmede in kaart worden gebracht wat de externe veiligheidsrisico's van dit transport en de

⁹ BRZO: Besluit risico's zware ongevallen

opslag zijn. Tevens zal worden aangegeven of wijzigingen in het militaire gebruik gevolgen hebben voor de aard en de omvang van de opslag van explosieve stoffen en de risicozones van die opslag.

Bij de berekening van het externe veiligheidsrisico vanwege grondgebonden bronnen worden de aanwezige bovengrondse gastanks betrokken.

7.3 Grondgebonden bronnen

7.3.1 Gevaarlijke stoffen

Zienswijze

Gevraagd wordt om in het MER te onderzoeken wat de gevolgen zijn van een eventuele heropening met betrekking tot de veiligheid van de omliggende gemeente(n).

Op het terrein worden explosieve stoffen opgeslagen, waar omheen veiligheidszones zijn vastgelegd (de zogenaamde A-, B- en C-zones). Geef in het MER aan of de nieuwe activiteiten ook leiden tot opslag van meer of andere explosieve stoffen en dus tot aanpassing van de veiligheidszones.

Reactie

Als de reactivering van de vliegbasis leidt tot wijzigingen in de aanvoer en opslag van (andere) gevaarlijke stoffen, dan worden de gevolgen hiervan in het MER beoordeeld.

7.3.2 Calamiteiten

Zienswijze

In zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor lokale rampenplannen die bij reactivering mogelijk geactualiseerd moeten worden. Verder wordt opgemerkt dat als gevolg van droogte in de afgelopen jaren heide- en Peelgebieden kwetsbaarder geworden zijn voor brand bij luchtvaartcalamiteiten.

De invloed hiervan dient volgens deze zienswijzen te worden meegenomen in het MER

Reactie

Als lokale rampenplannen geactualiseerd moeten worden, dan zal Defensie waar nodig en gewenst hier constructief aan bijdragen. Defensie werkt samen met de veiligheidsregio bij het voorkomen van calamiteiten. De extra risico's van brand in tijden van grote droogte staan los van een reactivering van de vliegbasis.

8 Luchtkwaliteit

In de zienswijzen wordt veel aandacht gevraagd voor de (extra) uitstoot als gevolg van de voorziene activiteiten op de vliegbasis. Opmerkingen en vragen die betrekking hebben op CO₂ zijn beschouwd in hoofdstuk 13 dat gaat over energie, klimaat en duurzaamheid.

8.1 Fijnstof en geur

Zienswijze

In de zienswijzen is veel aandacht voor het onderwerp luchtkwaliteit. Insprekers verwachten een toename van de fijnstof problematiek en vragen om een gedetailleerd rapport over de fijnstof uitstoot. Gevraagd wordt om voor PM₁₀, PM_{2.5} en PM₁ de uitstoot inzichtelijk te maken en deze niet alleen te toetsen aan de Europese normen, maar ook te leggen naast de Europese streefwaarden en de advieswaarden van de WHO.

Insprekers vragen zich ook af of de toename van fijnstof uitstoot gevolgen heeft voor de mogelijkheden tot uitbreiding voor lokale bedrijven.

Zienswijzen vragen om duidelijk te maken wat de herkomst en de keuze is van de brongegevens waarmee de uitstoot wordt bepaald. Men vraagt zich ook af wat de F-35 aan kerosine verbruikt. Geadviseerd wordt om de effecten van de emissies van het voornemen op de luchtconcentraties te beschrijven, ook onder de grenswaarden en de berekeningen af te stemmen op de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (RBL) 2007.

In aanvulling op de NRD vraagt de Commissie m.e.r. om aan te geven waar de belangrijkste bronnen van geurstoffen zich bevinden (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren voor het starten van straalmotoren, etc.). Gevraagd wordt om de geurcontouren te projecteren op het studiegebied en een koppeling te maken met de geurbelasting van andere bronnen zoals veehouderijen, op de aanwezige woningen en de aantallen blootgestelden. In enkele zienswijzen staan vergelijkbare verzoeken.

Reactie

In het onderzoek voor het MER worden de NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} concentraties getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Daarnaast zal worden gekeken naar de relevante Europese streefwaarden en WHO advieswaarden. Ook zal aandacht worden besteed aan het effect van de emissies van het voornemen op de luchtconcentraties, ook onder de grenswaarden. Voor PM_{2,5} en ultrafijnstof PM₁₀ bestaan overigens geen normen en ook ontbreken voor vliegtuigmotoren over het algemeen de noodzakelijke brongegevens (meetgegevens) voor berekeningen. Het MER zal inzicht bieden in de af- of toename van fijnstofconcentraties rond de vliegbasis als gevolg van de reactivering. Er is op dit moment geen reden aan te nemen dat hieruit beperkingen voor lokale bedrijven zullen voortvloeien. Voor geur is er geen landelijke norm, wel zijn er provinciale normen. De optredende geurbelasting zal worden getoetst aan landelijke en provinciale normen en/of streefwaarden.

Brongegevens

De herkomst van de brongegevens voor de verschillende emissiebronnen wordt beschreven in de MER rapportage. Een deel van de gegevens over jachtvliegtuigen is gerubriceerd en wordt niet in openbare stukken opgenomen. Waar nodig wordt in overleg met het bevoegd gezag besproken op welke manier en met welke informatie het bevoegd gezag toch in staat kan worden gesteld de juistheid van gebruikte gegevens te beoordelen. Hoe dan ook zal Defensie voldoen aan wet- en regelgeving.

Uitstoot fijnstof

De PM10 en PM2,5 fijnstof emissies zullen voor alle relevante bronnen op de luchthaven en het (eventuele) extra wegverkeer behorend bij de voorgenomen activiteit worden berekend. Vervolgens wordt de bijdrage van deze emissies aan de concentraties fijnstof rondom de vliegbasis bepaald. Deze bijdragen worden gecombineerd met de lokale achtergrondconcentraties waarna de daaruit resulterende totale concentratie wordt getoetst aan de geldende grenswaarden. Dit wordt gedaan voor een voldoende groot gebied om een uitspraak te kunnen doen over het effect van de luchthaven op de luchtkwaliteit voor omwonenden van de luchthaven.

De achtergrondconcentraties fijnstof zijn mede bepaald op basis van metingen. Deze achtergrondconcentraties zijn in de regio rondom de luchthaven relatief hoog. Op basis van fijnstof berekeningen rondom vergelijkbare luchthavens is echter de verwachte bijdrage aan de fijnstof concentraties van vliegbasis De Peel, gelet op het relatief geringe aantal vliegtuigbewegingen, heel beperkt. Het MER zal hierover duidelijkheid bieden.

Wat betreft ultrafijnstof ontbreken de benodigde brongegevens om nauwkeurige berekeningen te kunnen uitvoeren. Ook is er (nog) geen grenswaarde voor ultrafijnstof. Het RIVM heeft onderzoek gedaan naar acute effecten van ultrafijnstof rondom Schiphol.¹⁰ De resultaten van een aanvullend onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof worden in het eerste kwartaal van 2022 verwacht. Op verzoek van de staatssecretaris van IenW heeft de Gezondheidsraad advies uitgebracht over "risico's van ultrafijnstof in de buitenlucht". Dit advies is op 15 september 2021 aan de Tweede Kamer aangeboden¹¹. De Gezondheidsraad adviseert onder meer om structureel metingen te doen naar de blootstelling aan ultrafijnstof via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Met behulp van deze en andere adviezen werkt het ministerie van IenW aan de verdere ontwikkeling van het beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit. Waar mogelijk en relevant volgt Defensie dit beleid.

Geur

Voor het bepalen van de geurhinder zullen alle relevante bronnen worden beschouwd en vertaald naar geurcontouren. Dit betreffen zowel de grondgebonden bronnen als de lucht gebonden bronnen binnen LBK/MLDP. De aantallen woningen binnen de geurcontouren zullen worden bepaald. De optredende geurbelasting zal worden getoetst aan landelijke en provinciale normen en/of streefwaarden. In de directe omgeving kunnen andere bronnen van geur aanwezig zijn zoals veehouderijen. Deze zullen in het MER op een kaart worden getoond, zodat de ligging van de diverse contouren inzichtelijk wordt gemaakt. Waar normen worden overschreden zullen mitigerende maatregelen worden genomen.

8.2 NOx en PAS

Zienswijze

Een groot aantal zienswijzen verwijst naar de PAS uitspraak van de Raad van State en vraagt zich af wat deze uitspraak betekent voor de ontwikkeling van de luchthaven. Men vraagt zich daarbij ook af of de toename van de stikstofuitstoot toekomstige ontwikkelingen van de veehouderijen kan belemmeren. Een eventuele toename in stikstofuitstoot zal door maatregelen gecompenseerd of voorkomen moeten worden. De verplichtingen inzake het PAS zullen in het MER aan de orde moeten komen, evenals eventueel te nemen mitigerende maatregelen. Stikstofdepositie op kwetsbare natuur (o.a. Natura 2000, NNB en LNN) moet worden meegenomen in het MER.

Sommige insprekers vragen om uitleg over het voornemen, omdat veehouderijen vanwege de stikstof al jaren geen ontwikkelingsruimte meer hebben en Defensie nu gaat zorgen voor een toename van de uitstoot.

¹⁰ Kamerstuk 30 175, nr. 337.

¹¹ Kamerstuk 30 175, nr. 378

De toename van de stikstofdepositie door de reactivering van de vliegbasis De Peel mag van insprekers geen negatieve invloed hebben op andere (al dan niet autonome) ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeenten Someren, Venray en Gemert-Bakel.

Insprekers zijn benieuwd naar hoe de stikstofuitstoot van een F-35 of van het hele vliegveld zich verhoudt tot die van een megastal.

In aanvulling op het bovenstaande vraagt de Commissie m.e.r. om duidelijk te maken wat de herkomst en keuzes zijn van de gebruikte brongegevens. Ook adviseert de Commissie om bij de vergelijking van de effecten op natuur uit te gaan van de gebruikelijke referentie die naar haar verwachting niet veel zal afwijken van de huidige, feitelijke situatie.

Reactie

Betekenis PAS uitspraak

De uitspraak van de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State van 29 mei 2019 heeft als gevolg dat de systematiek van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is komen te vervallen. Deze uitspraak geldt ook voor activiteiten van Defensie. Voorafgaande aan het MER bereidt Defensie daarom eerst een aanvraag voor van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Daarbij zullen de effecten van het voorkeursalternatief worden vergeleken met de ruimte die de referentiesituatie biedt. De uitkomst daarvan bepaalt of een vergunning daadwerkelijk nodig is.

De rekentool AERIUS Calculator is gehandhaafd. Het kabinet heeft aangekondigd met plannen te komen voor een nieuw toetsingskader voor de beoordeling van stikstofdepositie op N2000 gebieden. Het MER zal daar op aansluiten. Recent zijn al enkele maatregelen bekend gemaakt door het kabinet om de stikstofuitstoot te beperken. Deze ontwikkelingen zullen worden meegenomen in het MER. Enkele zienswijzen stellen dat de voorziene ontwikkeling effect kan hebben op de ontwikkeling van veehouderijen. Indien dit het geval is, wordt dit meegenomen in het MER.

N2000

De effecten van de stikstofdepositie op N2000 gebieden maakt uiteraard deel uit van het MER. In hoofdstuk 11 is dit nader beschreven. In de analyses zal uitgebreid aandacht worden besteed aan de berekeningswijzen en de methodiek van beoordeling. Het advies van de Commissie m.e.r. zal daarin worden meegenomen.

8.3 Effecten wegverkeer

Zienswijze

In de zienswijzen wordt gevraagd om onderzoek naar de effecten van een toename van het aantal verkeersbewegingen en of door deze toename nog voldaan wordt aan de geldende (fijnstof)normen. Ook willen insprekers onderzocht zien of de alternatieve routes voor militaire voertuigen geschikt zijn.

Reactie

Het MER zal aandacht besteden aan de genoemde onderwerpen. De effecten op de verkeersomvang op de omliggende wegen worden in kaart gebracht en de effecten op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid zullen worden onderzocht. Waar relevant, zullen de geschiktheid van wegen en eventueel mogelijke alternatieve routes worden beschouwd. De emissies vanwege het wegvervoer worden meegenomen in de berekeningen voor luchtkwaliteit. Ook de bijdrage van het wegverkeer aan de stikstofdepositie maakt daar deel van uit.

8.4 Luchtkwaliteit algemeen

Zienswijze

Insprekers vragen om een uitgebreid onderzoek naar de luchtkwaliteit en de effecten van de reactivering. Een aantal zienswijzen benadrukken dat de water- en luchtkwaliteit in de omgeving op dit moment al van matige tot slechte kwaliteit is en dat dit door de reactivering van de vliegbasis nog slechter zal worden. Er wordt onder andere verzocht om uitvoerig onderzoek te doen naar de lokale luchtkwaliteit. Insprekers wijzen op meetlocaties van gemeenten (o.a. Venray, Smakt, Vredepeel) en vragen om de informatie die daaruit beschikbaar is over de concentraties mee te nemen in het onderzoek.

Het gegeven dat in de onderzoeken de uitstoot over een jaar gemiddeld wordt, geeft volgens enkele zienswijzen geen goed beeld van de situatie ten tijde van het actieve gebruik van de luchthaven.

Er wordt ook gevraagd wat het effect is van de toename van onverbrande koolwaterstoffen (UHC) en wat de impact is van het neervallen van roet en andere deeltjes op woningen en tuinen.

Reactie

Gebruik van gegevens van meetlocaties en lokale luchtkwaliteit

Relevante en beschikbare informatie van meetlocaties in de omgeving zal inderdaad worden meegenomen in het MER. Indien er grote verschillen zijn tussen meetlocaties en regionale waarden, zal hier nader op worden ingegaan. De meetlocaties zijn vooral bedoeld voor het in beeld brengen van de effecten van wegverkeer en nabij gelegen industrie of agrarische bedrijven. De meetlocaties geven dus een meer lokaal beeld waarbij de gemeten waarden meer fluctueren dan de regionale waarden. In het MER zullen vanzelfsprekend de resultaten opgenomen worden van het onderzoek naar de luchtkwaliteit dat onderdeel uitmaakt van het totale milieuonderzoek (zie voorgaande paragrafen).

Methode van jaargemiddelde

De berekeningen worden uitgevoerd met de standaard rekenmethoden op basis van een vliegverkeersverdeling die bestaat uit een gemiddelde week vliegverkeer met onderscheid naar het aantal bewegingen per dag van de week (zondag t/m zaterdag) en uur van de dag (24 uurperiode). Deze insteek is vergelijkbaar met de wegverkeersverdeling die wordt gebruikt in de berekeningen. Het is waar dat door het gebruik van een jaargemiddelde verkeersintensiteit het verkeer in piekperioden tijdens oefeningen over het jaar wordt uitgemiddeld, maar het sluit wel aan bij de huidige praktijk om te toetsen aan de wettelijke jaargemiddelde grenswaarde. Naast de jaargemiddelde waarde wordt ook getoetst aan de wettelijke daggemiddelde waarde (fijnstof) en de uurgemiddelde waarde (stikstofdioxide).

Onverbrande koolwaterstoffen en roet

De emissies van onverbrande koolwaterstoffen ten gevolge van het vliegverkeer zullen worden geadresseerd in de MER. Voor roet is dit echter niet goed mogelijk omdat op dit moment de hiervoor benodigde nauwkeurige brongegevens ontbreken. Indien actuele meetgegevens voorhanden komen, ook van de genoemde gemeentelijke meetlocaties, zullen deze worden toegepast. De gehanteerde werkwijze zal in het MER worden beargumenteerd.

8.5 Cumulatieve uitstoot

Zienswijze

Insprekers vragen of rekening wordt gehouden met de cumulatie van het vliegverkeer van alle luchthavens in de omgeving. De LBK/MLDP zou niet los gezien moeten worden van de omgeving. Sommige plaatsen liggen al in een gebied met een matige tot slechte luchtkwaliteit en door de toename van uitstoot bestaan er zorgen over de luchtkwaliteit in relatie tot gezondheidseffecten en het bereiken van plafondwaardes voor de uitstoot.

Reactie

De uitstoot van stoffen naar de lucht vanwege de gehele inrichting wordt bij elkaar opgeteld in de berekeningen; vliegverkeer, wegverkeer, andere mobiele bronnen, grondgebonden bronnen, ruimteverwarming, etc. De effecten worden vergeleken met de achtergrondconcentratie. Er vindt geen directe cumulatie met het vliegverkeer van andere velden of van andere bronnen in de omgeving plaats. De effecten van andere bronnen zijn al opgenomen in de achtergrondconcentraties van de beschikbare modellen, waarbij de achtergrondconcentraties mede worden bepaald op basis van meetdata van het landelijk meetnet luchtkwaliteit.

9 Gezondheid en leefbaarheid

9.1 Gezondheid - algemeen

Zienswijze

Enkele insprekers zijn van mening dat het rapport onvoldoende ingaat op de mogelijke gezondheidseffecten en -risico's voor omwonenden, waaronder omwonenden in een grotere straal rondom de vliegbasis dan de beschreven straal. Dit verdient nader onderzoek en afweging. Welke specifieke ambities heeft Defensie voor de luchthaven De Peel op het gebied van gezondheid en duurzaamheid en welke eventuele maatregelen worden voorzien om die ambities te realiseren?

In de zienswijzen zijn vragen gesteld over de emissie van fijnstof dat gevaarlijk is voor met name COPD-patiënten, en andere vervuilende stoffen en om deze in het onderzoek te betrekken zodat duidelijk wordt wat het effect van de uitstoot is op deze omgeving, in het bijzonder op (de gezondheid) van mens, flora en fauna. Wordt ook het risico vanwege carcinogene stoffen die vrijkomen bij de al of niet volledige verbranding van kerosine onderzocht?

Het buitengebied van De Rips is aangewezen als Landbouwontwikkelingsgebied. Door deze aanwijzing zijn er grote agrarische bedrijven gekomen waar weerstand tegen is en waar bedenkingen over zijn omtrent de volksgezondheid. Noord-Limburg heeft nu al te lijden onder een combinatie van overvloedig aanwezige agrarische activiteiten en de verhoogde milieubelasting als gevolg van de activiteiten in het Ruhrgebied. Het verder stapelen van milieubelastende activiteiten, zoals het vliegen met jachtvliegtuigen, draagt er aan bij, dat dit gedeelte van Nederland op termijn onleefbaar dreigt te worden.

Een vergelijkbare zienswijze stelt dat er plannen zijn om van de tuinbouwregio Noord-Limburg de "gezondste regio" van Nederland te maken. Dit streven achten zij niet verenigbaar met de komst van jachtvliegtuigen. Deze ambitie, waarvoor € 40 miljoen wordt geïnvesteerd, komt hiermee in gevaar.

Reactie

De c-NRD is nog niet het "rapport" waarin alle gezondheidseffecten en -risico's zijn opgenomen. Deze informatie komt pas in het MER aan de orde. Daar zal ook worden beschreven wat de ambities van Defensie zijn op het gebied van duurzaamheid en gezondheid, met uiteraard als minimum dat Defensie voldoet aan wet- en regelgeving.

Het MER zal de effecten van de ontwikkelingen op het gebied van emissies van CO₂, kerosine en fijnstof in kaart brengen en dit relateren aan gezondheid. Daarin wordt ook betrokken of en zo ja, welke gevolgen niet volledig verbrande kerosine voor de gezondheid heeft. CO₂ is een component die niet zo zeer direct met gezondheid in verband staat, maar aan de orde komt bij duurzaamheid en klimaat. Effecten vanwege kerosine zouden aan de orde zijn indien sprake is van lozingen. Onder normale bedrijfsvoering zijn lozingen niet aan de orde. De omstandigheden waarbij sprake zou kunnen zijn van lozingen zullen in het MER worden behandeld.

9.2 Kerosinelozingen

9.2.1 Lozing kerosine

Zienswijze

Het lozen van kerosine heeft effecten vanwege de ontwikkelingen op gewassen, op de bodem en in het grond- en oppervlaktewater. Daarom moet er een meldplicht komen voor kerosinelozingen.

Reactie

Niet alle civiele en militaire vliegtuigen beschikken over een systeem om brandstof (kerosine) te lozen. Mochten toestellen beschikken over de mogelijkheid om tijdens de vlucht kerosine te lozen, dan zal dat alleen in uiterste noodzaak plaatsvinden en zeker niet op lage hoogte dicht bij de vliegbasis. In voorkomende gevallen wordt brandstof geloosd vanaf een vlieghoogte waarbij de brandstof deels of niet op het aardoppervlak zal neerslaan, maar reeds verdampt is voordat het aardoppervlak bereikt is. Als zich situaties voordoen waarbij noodgedwongen brandstof geloosd moet worden, dan zal daar volgens de regelgeving te allen tijde melding van gedaan worden bij de desbetreffende instantie. Opslagvoorzieningen zijn alle voorzien van bodembeschermende voorzieningen.

9.2.2 Oude kerosineleiding

Zienswijze

Is gebruik van de oude kerosineleiding wel veilig?

Reactie

De Luitenant-generaal Bestkazerne is niet aangesloten op het leidingnetwerk voor kerosine.

9.3 Specifieke gezondheidsrisico's

Zienswijze

In enkele zienswijzen worden zorgen geuit over de gevolgen voor de gezondheid van bewoners met astmatische klachten. De hinderbeleving wordt vele malen hoger verwacht. Ook wordt gevreesd voor meer stress, slechtere luchtkwaliteit, minder leefklimaat. Insprekers vragen zich af of advies wordt gevraagd aan de GGD. Verder wordt aandacht gevraagd voor mensen met een hoge geluidgevoeligheid zoals tinnitus en hyperacusis, en mensen met gehoorapparaten. Andere zienswijzen vragen aandacht voor piekbelastingen, trillingen en slaapverstoring achtergrondconcentratie als gevolg van nachtvluchten en verwijzen daarbij naar een rapport van de Wereldgezondheidsraad uit 2011. Ook wordt gevraagd om de Europese streefwaarden en de advieswaarden van de WHO bij het onderzoek te betrekken.

Reactie

Het MER zal de effecten vanwege geluid op woningen en geluidgevoelige bestemmingen (o.a. ziekenhuizen, gezondheidsinstellingen) in kaart brengen gedurende de dag- en avondperiode. Nachtvluchten zijn niet toegestaan. Meer informatie over geluidbelasting is opgenomen in hoofdstuk 6.

De optredende effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit worden getoetst aan normen die in Europees verband zijn vastgesteld. Ook wordt een vergelijking gemaakt met de streefwaarden van de WHO. Zie ook de reactie op de vragen naar een gezondheidsbelevingsonderzoek.

9.4 Gezondheidsbelevingsonderzoek

Zienswijze

Het is van belang dat wordt onderzocht wat de gevolgen zijn op de gezondheid van de omwonenden als gevolg van toename van de geluidsoverlast en de verslechtering van de luchtkwaliteit. Begin met een nulmeting voorafgaand aan de ingebruikname van de luchthaven en zorg voor een goede klachtenregistratie en -behandeling.

Reactie

Ook de Commissie m.e.r. adviseert om voorafgaand aan de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren. Defensie heeft besloten dit advies op te volgen. De

GGD zal hierbij nauw betrokken zijn. Het onderzoek is gepland voor 2022, zodat de uitkomsten tijdig beschikbaar zijn om te kunnen worden betrokken in de voorbereiding van het luchthavenbesluit.

9.5 Woon- en leefklimaat

Zienswijze

De zienswijzen wijzen op de mogelijke effecten op woon- en leefklimaat welke nu nog onduidelijk zijn en daarom in het MER moeten worden onderzocht op hun gevolgen voor rust, natuurgebieden, gezondheid, welbevinden, economische bedrijvigheid, toerisme en de levensvatbaarheid van kleine kernen. Hierbij moet ook een worst casescenario in beschouwing worden genomen. De effecten op het milieu dienen ook buiten de 35 Ke zone in beeld gebracht worden door middel van onderzoeken.

Reactie

Het MER zal aandacht besteden aan de genoemde aspecten waarvan de meeste al bij andere thema's zijn genoemd. Het MER rekent niet een worst case scenario door, maar wel de gevolgen van de voorgenomen activiteit, met daarin de maximale variant van operaties van 12 jachtvliegtuigen gedurende 3 x 6 weken. Deze zijn veelal kwantitatief te bepalen (geluidbelasting, luchtkwaliteit, effecten op natuur). Andere genoemde aspecten zoals welbevinden en levensvatbaarheid zijn eerder kwalitatief dan kwantitatief te beoordelen. Het MER zal aansluiten op de aanbevelingen van de Commissie m.e.r. in de handreiking "Sociale effecten in milieueffectrapportage" van maart 2021.

9.6 Waterkwaliteit

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat de ontwikkelingen leiden tot nog meer druk op de toch al slechte waterkwaliteit. Beschrijf in het MER de kansen op en de omvang van een eventuele verontreiniging van de bodem en het (grond)water met bijvoorbeeld brandstoffen, blusmiddelen of middelen voor ijsbestrijding en de maatregelen die zijn of worden genomen om deze gevolgen in te perken. In de c-NRD is niet te lezen welke impact het reactiveren van de vliegbasis heeft op duurzaam bodemgebruik, zoals aanbevolen door het VN-klimaatpanel.

Reactie

Het MER zal de gevraagde informatie verschaffen. Het MER geeft een beschrijving van de water- en bodembeschermende voorzieningen en maatregelen. Ook zal aandacht worden besteed aan duurzaam bodemgebruik.

9.7 Financiële consequenties

9.7.1 Aansprakelijkheid voor kosten

Zienswijze

Wie draait op voor de kosten van ziektes, schade aan huizen en waardeverminderingen van woningen, in geval van ongelukken met opgelopen trauma's en/of blijvende invaliditeit of de dood als gevolg? Wij stellen het ministerie op voorhand aansprakelijk voor de materiele en immateriële schade, voor gezondheidskosten en alle kosten voor te nemen maatregelen, bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit en geluidsisolatie. Tijdens een informatieavond is de suggestie gewekt dat er niet gerekend hoeft te worden op financiële vergoedingen.

Reactie

Getracht zal worden schade zoveel mogelijk te beperken. Naarmate de plannen van Defensie verder worden uitgewerkt, kan beter worden beoordeeld of en in hoeverre de reactivering van de vliegbasis daadwerkelijke schade veroorzaakt die voor schadevergoeding in aanmerking komt. De Wet luchtvaart bevat in art. 8.31 een regeling voor de vergoeding van schade die via art. 10.24 ook van toepassing is voor militaire luchthavens.

9.7.2 Tegemoetkoming/compensatie voor geluidsoverlast

Zienswijze

Wat kunnen bewoners verwachten als tegemoetkoming van deze toekomstige geluidsoverlast? In Noorwegen is daarvoor compensatie betaald. Kosten die een direct gevolg zijn van nieuwe vliegactiviteiten op vliegbasis De Peel dienen gecompenseerd te worden. Er moeten extra kosten gemaakt worden voor isolatie van woningen.

Reactie

Zoals in 6.7.1 is gemeld zal na het tot stand komen van het luchthavenbesluit het eerder stopgezette isolatieprogramma worden hervat. Het MER zal de precieze ligging van de 40 Ke-contour weergeven. Dat biedt ook duidelijkheid welke woningen en andere geluidgevoelige gebouwen voor een isolatieaanbod in beschouwing worden genomen.

9.7.3 Wettelijke regeling ontbreekt

Zienswijze

Een wettelijke regeling en financiële afhandeling ontbreekt.

Reactie

De Wet luchtvaart bevat in art. 8.31 een regeling voor de vergoeding van schade die via art. 10.24 ook van toepassing is voor militaire luchthavens.

10 Hinderbeleving

10.1 Woonomgeving

Zienswijze

Diverse zienswijzen vinden dat de c-NRD onvoldoende duidelijk maakt hoeveel overlast zal ontstaan bij een reactivering van de luchthaven. Er zal een gedegen onderzoek moeten plaatsvinden naar de geluidshinder. Ook wordt aangedragen dat in de omgeving van de luchthaven veel woningen zijn bijgebouwd en dat er daardoor een grote toename zal zijn van het aantal mensen dat overlast zal ondervinden. Wordt daar wel naar gekeken?

Hinder kan ook 's nachts optreden en daarom moet het aantal ernstig slaapverstoorden van 30 tot 60 dB L_{night} -contour in kaart gebracht worden. Daarnaast is inzicht gewenst in de bijdrage van de verschillende deelactiviteiten aan de ernstige hinder en slaapverstoring en is duidelijkheid gewenst omtrent beperkingen die gelden in de zone (ook 20 Ke) en wat de invloed hiervan is op woongebieden.

Reactie

De c-NRD is bedoeld om informatie te geven over het voornemen van Defensie ten aanzien van de (mogelijke) reactivering van de luchthaven. De c-NRD heeft mede als doel om het onderzoek dat nog moet plaatsvinden af te bakenen, maar bevat nog geen onderzoeksresultaten. Het daadwerkelijke onderzoek mondt uit in het MER, het Milieueffectrapport, en daarin zullen diverse aspecten van hinder beschreven worden; o.a. ernstige hinder vanwege geluidbelasting, slaapverstoring, luchtkwaliteit, veiligheid, verkeersveiligheid.

In het MER worden de geluidcontouren gepresenteerd van de voorgenomen activiteit en de varianten. Op basis van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) worden de woningen geteld die binnen de geluidcontouren liggen. Door uit te gaan van het meest recente gegevensbestand wordt gegarandeerd dat alle bestaande woningen worden meegenomen in de tellingen. Daarnaast zal ook een inventarisatie plaatsvinden van nieuwbouwplannen, zodat ook deze (apart) meegenomen kunnen worden in de tellingen. Daarbij kan ook worden berekend hoeveel er sinds 2012, het jaar van de de-activering, is gebouwd rond de basis.

Het is gebruikelijk om bij het bepalen van het aantal bewoners uit te gaan van een gemiddelde woningbezetting. In het MER zullen de werkwijze en de gebruikte uitgangspunten toegelicht worden.

In paragraaf 3.1 is aangegeven dat van maandag tot en met vrijdag tussen 00:00 uur en 07:00 uur geen sprake zal zijn van militair vliegverkeer en dat het vliegen ná 23:00 uur alleen incidenteel zal plaatsvinden in onvoorziene omstandigheden. In het MER zal bezien worden of dit leidt tot een noodzakelijke berekening voor het nachtelijk vliegverkeer. Indien relevant, zal de L_{night} geluidbelasting in kaart gebracht worden en zullen de betreffende woningen en het berekende aantal slaapverstoorden in het MER vermeld worden.

De hinder, of de mate van slaapverstoring die wordt ondervonden, is het effect van het totale vliegverkeer. Er kan in kwantitatieve zin geen onderscheid gemaakt worden tussen een hinderbijdrage per soort vliegverkeer. Wel kan en zal in het MER inzichtelijk gemaakt worden hoeveel elke soort vliegverkeer bijdraagt aan de totale geluidbelasting. In de veronderstelling dat een grote bijdrage aan de geluidbelasting ook een grote bijdrage aan de hinder betekent, kan vervolgens een kwalitatieve beschouwing gegeven worden van de relatieve bijdrage in hinder.

In de luchthavenbesluiten die tot nu toe zijn opgesteld voor de militaire luchthavens is, overeenkomstig het Besluit militaire luchthavens (BML), de 35 Ke contour opgenomen als geluidzone. Dat wil zeggen dat in het gebied buiten deze contour de geluidbelasting niet hoger mag zijn dan 35 Ke.

Voor het gebied binnen de 35 Ke contour geldt dat de optredende geluidbelasting hoger dan 35 Ke kan zijn. Ook dan gelden er bepaalde regels, onder andere ten aanzien van isolatie van woningen en mogelijkheden voor nieuwbouw. Onderstaande tabel geeft op hoofdlijnen de betekenis van de diverse Ke contouren. In het BML staat in meer detail beschreven wat de betekenis is voor bijvoorbeeld bestaande bouw, nieuwbouw en geluidgevoelige gebouwen.

Ke waarde	Betekenis
35 Ke	Geluidzone in het kader van handhaving, in principe nieuwbouwverbod
40 Ke	Isolatieverplichting van woningen
55 Ke	Isolatieverplichting van overige geluidgevoelige bestemmingen
65 Ke	Woningen onttrekken aan bestemming

Bron: BML

Defensie heeft, onder meer op advies van de Commissie m.e.r., besloten over te stappen op L_{den} als de geluidhindermaat voor het luchtverkeer. Het luchthavenbesluit LBK/MLDP is voorzien als het eerste luchthavenbesluit voor een militaire luchthaven waarin L_{den} wordt toegepast. Voordat dat gebeurt zal Defensie de plannen daarvoor toelichten en overleg voeren met de omgeving, via de Commissies Overleg en Voorlichting Milieu. Nadat het overleg over alle militaire luchthavens is afgerond, zal het BML worden herzien. Pas daarna kan het luchthavenbesluit De Peel in L_{den} worden vastgesteld.

10.2 Hinder voor recreatie

Zienswijze

Geef aan of de vliegroutes over recreatiegebieden gaan. Wordt er wel voldoende gekeken naar de effecten op (stille) recreatie? Door overlast zal schade ontstaan.

Reactie

De ligging van de routes zal worden gepresenteerd in het MER. Het MER maakt aan de hand van de ligging van de contouren inzichtelijk waar de geluidbelasting optreedt en waar dit de recreatie en stille gebieden treft.

10.3 Hinder tijdens werk en school

Zienswijze

Personeel in bedrijven gaat geluidoverlast ondervinden. En kinderen krijgen concentratieproblemen doordat ze tijdens hun studie steeds gestoord worden door de vliegtuigen.

Reactie

In het MER zal worden onderzocht wat de geluidbelasting en de mate van verstoring zijn op geluidgevoelige bestemmingen niet zijnde woningen. Voorbeelden van dergelijke bestemmingen zijn scholen, ziekenhuizen en andere voorzieningen voor de gezondheidszorg. Indien onderzoeksresultaten beschikbaar zijn over geluidbelasting en concentratieverstoring, zal dit worden beschouwd in het MER.

11 Natuur

11.1 Natura 2000-gebieden

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat Natura-2000 gebieden zullen worden belast. Er zal sprake zijn van aantasting van de natuur door geluid, fijnstof en luchtvervuiling. De vraag wordt gesteld hoe de plannen van Defensie zich verhouden tot de natuurwetgeving. Gevraagd wordt om de gevolgen van reactivering van de vliegbasis in kaart te brengen ten opzichte van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden, waaronder het Nationaal Park De Maasduinen. Hoe denkt het ministerie de natuurgebieden te beschermen en de druk op die gebieden te verminderen of, als dit niet haalbaar is, te compenseren?

Verder vragen de zienswijzen om effecten, effectbepalingen en ingreep-effectrelaties. Gevraagd wordt om het studiegebied te bepalen op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand voor geluidemissies, verstoring van concentraties van watervogels door laag overvliegende jachtvliegtuigen en helikopters, stikstofdepositie en vogelbeheer. Beschrijf de ingreep-effectrelaties voordat de gevolgen voor de natuur in beeld worden gebracht. Houd bij de effectbeoordeling rekening met externe werking en cumulatie. Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat een Passende beoordeling moet worden opgesteld, die als bijlage in het MER zou kunnen worden opgenomen.

Reactie

De bescherming van Natura 2000-gebieden is in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming (Wnb) geregeld, de bescherming van flora en fauna in hoofdstuk 3 Wnb (zie paragraaf 11.3). Het MER zal een overzicht geven van de wetgeving onder de Wet natuurbescherming. Daarnaast geeft het MER een beschrijving van de omliggende Natura 2000-gebieden, kenmerken en instandhoudingsdoelstellingen.

In de beoordeling van de effecten wordt onderscheid gemaakt tussen grondgebonden en luchtgebonden effecten. Voor het luchtgebonden gebruik zal specifieke aandacht zijn voor optische verstoring (verstoring door laag overvliegende jachtvliegtuigen en helikopters). Effecten vanwege stikstofdepositie zullen worden bepaald voor het gezamenlijke grondgebonden en luchtgebonden gebruik. Zoals is voorgeschreven zal in het MER aandacht worden besteed aan mogelijke cumulatie met andere nabijgelegen projecten.

Voor het bepalen van de effectafstanden worden contouren berekend waarbinnen geluidsniveaus of vlieghoogtes vallen waarvan wetenschappelijk is aangetoond dat deze tot verstoring kunnen leiden van vogels. Voor de bepaling van de effecten als gevolg van stikstofdepositie wordt gebruik gemaakt van de rekentool AERIUS. Toetsing zal plaatsvinden aan de dan geldende kaders.

De resultaten van de analyses bepalen of er sprake is van een plicht om een vergunningaanvraag Wet natuurbescherming in te dienen. Daarbij zal ook het stappenplan van BIJ12¹² worden gevolgd.

11.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat de ecologische hoofdstructuur onherstelbare nadelige gevolgen zal ondervinden en dat door de uitstoot van schadelijke stoffen en buitenproportioneel geluid flora en fauna onherstelbare schade zullen oplopen. Men verzoekt om na te gaan wat de geluidbelasting is op

¹² BIJ12 is de uitvoeringsorganisatie van de twaalf provincies op het gebied van faunazaken, natuur, stikstof, water, beheerapplicaties en subsidie drugsafval.

stiltegebieden vanwege vliegen en grondgebonden bronnen. Enkele zienswijzen noemen specifieke gebieden als stiltegebied Stippelberg, het stiltegebied Landgoed Geysteren-Geysterenderheide, de Ballonzuilbossen, de Klotter, landgoed Nederheide, het Loobeekdal en het Beestenveld. Het Brabantse deel van het plangebied behoort grotendeels tot de Groenblauwe mantel, waarvan de bescherming van de ecologische en landschappelijke waarden in bestemmingsplannen geborgd moet zijn. Beschrijf in het MER hoe daarmee wordt omgegaan.

Beschrijf in hoeverre het voornemen de natuurwaarden van NNN-gebieden beïnvloedt door oppervlakteverlies en externe werking (waaronder verstoring door geluid, licht en beweging). Vervolgens dienen de provinciale beschermingsregimes voor het NNN te worden doorlopen. Voor de delen van het NNN die in Noord-Brabant liggen is ook externe werking in het beschermingsregime opgenomen. Beschrijf, zo nodig, mogelijke maatregelen om effecten in te perken.

Reactie

Het MER zal ingaan op de mogelijke effecten op stiltegebieden en gebieden die vallen onder het Natuurnetwerk Nederland. Daarnaast zal aandacht worden besteed aan gebieden binnen het plangebied die zijn opgenomen in de Groenblauwe mantel van de provincie Noord-Brabant. Er zal worden ingegaan op versturende factoren zoals geluid en oppervlakteverlies.

Bij de bepaling van de effecten zal eveneens worden getoetst aan de provinciale beschermingsregimes en zal worden gekeken of de natuurlijke waarden van het gebied worden geschaad. Bij de provincie Noord-Brabant is vanuit het beschermingsregime aangegeven dat ook de externe werking op gebieden van Natuurnetwerk Nederland in beeld moet worden gebracht. De provincie Limburg schrijft dat niet voor voor Natuurnetwerk Nederland in Limburg.

Indien het voornemen leidt tot aantasting van de natuurlijke waarden van een gebied, zal gekeken worden naar mitigerende maatregelen.

11.3 Referentiesituatie Wet natuurbescherming

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat toetsing aan de Wet natuurbescherming nodig is. In tegenstelling tot wat in de notitie wordt gesuggereerd is niet de datum van plaatsing op de communautaire lijst bepalend, maar de datum van aanmelding. Voor de Deurnsche Peel & Mariapeel is dit 12-12-1996, voor de Groote Peel is dit 12-12- 992, voor de Strabrechtse Heide & Beuven 12-12-1996 en 14-07-1998. Oeffelter Meent is op 14-07-1998 aangemeld als Natura 2000-gebied. Het MER dient in te gaan op conclusies inzake de eventuele noodzaak tot het aan vragen van een ontheffing soortbescherming (Wnb) en/of de noodzaak van een herplantplicht (natuurcompensatie). Als dit voornemen doorgang vindt, zal de stikstofdepositie toenemen. Per alternatief dient in het MER dan ook de daarop van toepassing zijnde N-depositie te worden gekwantificeerd en de (eventueel) noodzakelijk mitigerende maatregelen te worden beschreven en gemotiveerd.

Reactie

De datum van plaatsing op de communautaire lijst is wel degelijk bepalend voor de referentiedatum. Zo heeft de omgevingsdienst Brabant Noord aangegeven dat voor vogelrichtlijngebieden de datum 10 juni 1994 geldt, tenzij het gebied later is aangemeld. Voor de Habitatrichtlijngebieden geldt de datum 7 december 2004, tenzij het gebied later door de Europese Commissie tot een gebied van communautair belang is verklaard.

In bovenstaand geval betekent dat, dat de referentiedata voor de Habitatrichtlijngebieden juist zijn genoemd in de c-NRD, maar dat de referentiedata voor de Vogelrichtlijngebieden onjuist zijn benoemd in

de c-NRD (Grote Peel en Deurnsche Peel en Mariapeel). De onjuiste data voor de vogelrichtlijngebieden zullen worden aangepast in het MER.

11.4 Verstoring

Zienswijze

Enkele zienswijzen stellen dat in het concept-NRD aandacht ontbreekt voor zowel de Natura 2000-gebieden als de NNB en de NNL-gebieden voor het aspect verstoring van de flora en de fauna, met onder andere meer kans op aanrijdingen van dieren. Voor het Brabants grondgebied dient dit via geluidberekeningen inzichtelijk te worden gemaakt. Voor de berekening van natuurcompensatie is voor bossen de 42 dB(A) contour en voor open gebieden de 47 dB(A) contour relevant (of als een gemiddelde de 45 dB(A) contour). Het MER dient deze contouren zowel voor de referentiesituatie, de voorgenoemde activiteit en de alternatieven op een kaart te presenteren. Dit voor zowel de niet grondgebonden als de grondgebonden activiteiten. Ook onderzoek naar verstoring vanwege fijnstof en luchtvervuiling is nodig. Verstoring van gewervelde dieren, amfibieën en vogels ontstaat vanwege baanverlichting. Ook wordt aandacht gevraagd voor de kwetsbaarheid van heide- en Peelgebieden voor brand bij luchtvaart calamiteiten.

Reactie

De aandachtspunten die worden genoemd in de zienswijzen worden opgenomen in het MER. In de paragrafen 11.1 en 11.2 is dit al toegelicht.

11.5 Habitatrichtlijn

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat toetsing aan de Habitatrichtlijn nodig is. De habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied 'Deurnsche Peel & Mariapeel' is aangewezen, zijn uiterst gevoelig voor de uitstoot van stikstof en zijn volgens de meest recente gebiedsrapportage van het PAS-bureau alle sterk overbelast.

Reactie

Toetsing aan de Habitatrichtlijn zal worden uitgevoerd. Zie paragraaf 11.1 voor een toelichting.

11.6 Vogelrichtlijn

Zienswijze

De zienswijzen stellen dat de plannen van Defensie moeten worden getoetst aan de Vogelrichtlijn, want verstoring van de volgelstand (ganzen, kraanvogels, kerkuilen, steenuilen en reigers) dreigt, ook tijdens het broedseizoen. In de c-NRD staat dat er een vogelbeheersgebied wordt aangewezen waar regels gaan gelden tegen vogelaantrekkende werking. Welke consequenties hebben de nieuwe regels voor de natuur- en andere ontwikkelingen binnen het nog aan te wijzen vogelbeheersgebied? Hoe groot is dit gebied?

Reactie

De effecten van de plannen worden getoetst aan de Vogelrichtlijn. Zie tevens paragraaf 11.1. Er wordt onderscheid gemaakt in internationaal beschermde soorten (Vogelrichtlijn art 3.1 en Habitatrichtlijn in art 3.5) en nationaal beschermde soorten, ook wel overige soorten genoemd (in art 3.10). Internationaal beschermde soorten vallen onder het strengste beschermingsregime van de desbetreffende richtlijn. Voor soorten van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn kan alleen ontheffing worden verleend op basis van de in deze richtlijnen genoemde belangen (bijvoorbeeld openbare veiligheid of ter bescherming van flora en

fauna). Nationaal beschermde soorten genieten een minder strenge bescherming. Dit uit zich bijvoorbeeld in het feit dat voorwaardelijke opzettelijke verstoring van nationaal beschermde soorten niet meer verboden is. Voor nationaal beschermde soorten - ook wel: andere soorten - gelden de verbodsbepalingen op grond van art. 3.10 van de Wet natuurbescherming.

Er is momenteel al een vogelbeheersgebied aangewezen. Het vogelbeheersgebied is het gebied waar omwille van de vliegveiligheid bepaalde vogelsoorten worden bestreden. De bestrijding van vogels kan op verschillende manieren gebeuren. Voorbeelden zijn verjagen en het landschap zo inrichten dat het onaantrekkelijk wordt voor bepaalde vogelsoorten. Het huidige vogelbeheersgebied is een ovaalvormig gebied met een straal van ca. 6 km rondom de LBK/MLDP. Het MER zal de (eventuele) wijziging in de ligging van het vogelbeheersgebied in beeld brengen.

12 Landbouw

12.1 Effecten op landbouwhuisdieren

12.1.1 Nertsenhouderij

Zienswijze

Eén zienswijze gaat over de nertsenhouderij: intensieve geluidsoverlast in bepaalde perioden van de voortplantingscyclus kan leiden tot verstoring en afbraak van de dracht en sterfte van foetussen en pups, wat tot gevolg kan hebben dat wij ons bedrijf niet meer op een normale manier kunnen voeren.

Reactie

Het kabinet heeft in augustus 2020 besloten tot een versnelde uitvoering van het verbod op pelsdierhouderij, waarvoor eerst een overgangstermijn tot 1 januari 2024 was voorzien. Dat betekent dat op het moment dat de vliegbasis in gebruik kan worden genomen er geen sprake meer is van pelsdierhouderij in Nederland.

12.1.2 Schrikreacties bij dieren

Zienswijze

Een aantal zienswijzen stelt dat veel dieren zullen schrikken van het overmatige geluid. Dat kan negatieve gevolgen hebben voor de productie en leiden tot schrikreacties met ongelukken als gevolg. Hoe reageert Defensie daarop?

Reactie

De effecten van geluidbelasting en piekgeluiden bij dieren zullen in het MER worden behandeld. Beide factoren kunnen worden bepaald voor omliggende agrarische bedrijven. De effectbeoordeling is afhankelijk van beschikbare onderzoeken. Dit geldt ook voor de mogelijke effecten op de melkproductie bij koeien. Doet zich als de vliegbasis eenmaal operationeel is een ongeluk met een dier voor, aantoonbaar ten gevolge van militair vliegverkeer, dan kan een beroep worden gedaan op schadevergoeding door Defensie. Ook als er vanwege andere oorzaken die met de vliegbasis samenhangen schade ontstaat, is een beroep op Defensie mogelijk.

12.2 Effecten op landbouwgewassen

Zienswijze

Er is aandacht nodig voor schade aan gewassen vanwege startende en landende vliegtuigen. Dit moet in het MER worden meegenomen. Betaalt Defensie compensatie bij gewasschade? Denk hierbij aan een onafhankelijke partij die de schade kan bepalen en aan de regeling voor melkveehouders die extra premie ontvangen voor koeien in de wei, wat dan misschien niet meer kan.

Reactie

In het MER zal worden beoordeeld wat de depositie is van stoffen op koude grondgewassen en in hoeverre dit schadelijk is voor de kwaliteit van de gewassen. Indien een landbouwbedrijf vanwege de reactivering van de vliegbasis van teelt moet veranderen en daardoor aantoonbaar schade lijdt, dan is het ministerie van Defensie aanspreekbaar op een passende schadevergoeding.

13 Energie, klimaat en duurzaamheid

13.1 Emissies CO₂

Zienswijze

De zienswijzen vragen om een beschrijving van de relevante beleidsdoelen voor broeikasgassen. Het gaat daarbij niet alleen om doelen die voor Defensie van toepassing zijn, maar ook om doelen van omliggende gemeenten die mogelijk door het voornemen worden beïnvloed. Insprekers menen dat het vliegen leidt tot een disproportionele toename van de CO₂ uitstoot en dat de reactivering van de vliegbasis strijdig is met het klimaatakkoord. Ook de extra uitstoot als gevolg van de forse investeringen op de vliegbasis zelf moeten in het MER worden meegenomen.

Het MER zou duidelijk moeten maken welke toename aan broeikasgasemissies wordt verwacht en welke informatiebronnen en eenheid/eenheden hierbij zijn gebruikt. Ook is gesteld dat het ministerie eerst onderzoek moet doen omdat emissies van CO₂ van jachtvliegtuigen onbekend zijn.

Insprekers reageren ook op de suggestie in de c-NRD dat geen CO₂ uitstoot bekend is van de F-35. Dit zou geen argument mogen zijn om CO₂ uitstoot van het vliegverkeer niet in het MER mee te nemen.

Tot slot zijn er vragen over de (extra) CO₂ uitstoot in relatie tot de omgeving waaronder ook de agrarische bedrijven: wordt de huidige aanpak van de overbelasting van De Peel door de veel te hoge CO₂ uitstoot vanwege de hoeveelheid dieren nu tenietgedaan door de activering van de vliegbasis?

Waar met name agrarische bedrijven zich in alle onmogelijke bochten moeten wringen om aan de wettelijke reductie CO₂ uitstoot te gaan voldoen, wordt hier door Defensie een niet te compenseren stijging veroorzaakt.

Reactie

Het MER zal ingaan op de ingebrachte punten in de zienswijzen. De beleidsdoelen op het gebied van klimaat en broeikasgassen zullen in het MER worden opgenomen, zowel op landelijk niveau, defensie breed en van omliggende gemeenten. Het MER zal de aannamen presenteren waarmee is gerekend voor jachtvliegtuigen. Als daar onzekerheden in bestaan, zal worden aangegeven hoe daar in het MER mee is omgegaan.

13.2 Energiebesparing

Zienswijze

Burgers moeten energie en brandstof besparen, dat wordt hiermee teniet gedaan, stellen enkele zienswijzen. De suggestie wordt gedaan om de mogelijkheden te onderzoeken om het luchthaventerrein (en dus niet het vliegverkeer zelf) in de komende tijd energie-efficiënt te laten overschakelen naar CO₂-vrije energiebronnen, zoals een zonnepark. Ga in op mitigerende maatregelen, zoals duurzaam bouwen, isolatie klimaatneutraliteit en CO₂ compensatie (bijvoorbeeld via bosaanplant). In dat kader dient ook duidelijk te worden gemaakt hoe met milieucomponenten als NO_x en dergelijke wordt omgegaan.

Reactie

De beleidsdoelen van Defensie voor klimaat en energietransitie worden in het MER verder uitgewerkt van doelen naar de te realiseren voorzieningen en de nemen maatregelen. Ministeries en het Rijksvastgoedbedrijf werken samen en in overleg met de regio's aan de mogelijkheden voor de opwekking van energie op rijksvastgoed. Dit gebeurt in het programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER). Het ministerie van Defensie is ook partner in het programma en bekijkt welke inrichtingen kansrijk zijn om deel te nemen. Besluitvorming over de locaties zoals LBK/MLDP is nog niet afgerond. Welke maatregelen op de vliegbasis worden genomen, zal worden opgenomen in het MER.

13.3 Duurzaamheid

Zienswijze

De zienswijzen vragen naar het effect van de reactivering van de vliegbasis op de duurzaamheidsdoelstellingen van de overheid. Welke beperkingen leggen deze plannen op aan omliggende gemeenten in de doorvoering van de energietransitie? De gevolgen voor duurzaamheid en het klimaatakkoord dienen allesomvattend in beeld te worden gebracht. Welke impact heeft het reactiveren van de vliegbasis op duurzaam bodemgebruik. Welke mogelijkheden zijn er voor gebruik van duurzame materialen of hergebruik van materialen bij het (her)inrichten van het terrein.

Reactie

Het MER zal de gevolgen van het voornemen op het aspect duurzaamheid beoordelen. Het MER zal ingaan op de mogelijkheden die passen binnen de energietransitie. Zoals al elders is opgemerkt, zal het MER ook ingaan op de mogelijke belemmeringen voor andere activiteiten in de bredere omgeving.

14 Monitoring en evaluatie

14.1 Geluidmeetnet

Zienswijze

Een aantal zienswijzen vraagt om een professioneel systeem van metingen voor het bewaken van vliegtuiglawaai, zodat overtredingen van regels en zonering middels deze metingen geconstateerd kunnen worden. De resultaten van deze metingen zouden ook voor omwonenden beschikbaar moeten zijn. Hierbij wordt verwezen naar de geluidmeetnetten rond Volkel en Leeuwarden.

Ook de gegevens uit de meetnetten van Volkel en Leeuwarden zouden in het MER meegenomen moeten worden. Onderzoek zou plaats moeten vinden op basis van metingen.

Reactie

Net als rondom de vliegbases Leeuwarden, Volkel en Gilze-Rijen zal in geval van reactivering rondom vliegbasis De Peel een geluidmeetnet worden geïnstalleerd. De meetresultaten zijn dan voor het publiek beschikbaar, net als bij die andere meetnetten. Voor het berekenen van de geluidbelasting is een veelheid aan gegevens nodig, variërend van het tijdstip waarop vliegtuigen starten of landen, de procedure die gevolgen wordt tot de gebruikte start- of landingsrichting en -route. Een deel van de gegevens die bij de berekeningen worden gebruikt, worden al standaard door Defensie gemonitord. In het Operationeel Management Informatie Systeem (OMIS) worden per vliegtuigbeweging diverse gegevens geregistreerd:

- Tijdstip van de vlucht
- Start- of landings- of circuitprocedure
- Type vliegtuig/helikopter
- Gebruikte start- of landingsrichting
- Aantal vliegbewegingen.

Daarnaast beschikt Defensie over het Flight Track and Noise Monitoring System (FANOMOS), waarmee ook de werkelijk gevlogen routes gemonitord worden.

Op basis van alle gegevens die gemonitord worden, kan de werkelijk optredende situatie vergeleken worden met de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de berekende geluidbelasting. Ook kunnen meetgegevens van een (tijdelijk) geluidmeetnet bijvoorbeeld gebruikt worden om de optredende piekniveaus te vergelijken met de berekende piekniveaus.

Jaarlijks brengt het NLR in opdracht van Defensie rapporten uit over de geluidbelasting rondom de vliegbases¹³. Als de zonering ergens is overschreden, dan wordt daarvan melding gemaakt.

14.2 Luchtkwaliteit meetnet

Zienswijze

Defensie wordt opgeroepen om een permanent meet- en registratiesysteem te installeren zodat kankerverwekkende stoffen gedetecteerd kunnen worden. Men vraagt zich af waarom er rond een militaire vliegbasis geen milieuonderzoek plaatsvindt en hoe de luchtkwaliteit gewaarborgd blijft na activering van de luchthaven.

Reactie

¹³ Zie bijvoorbeeld het NLR rapport "De geluidbelasting rondom de vliegbasis Leeuwarden voor het jaar 2020" van april 2021.

Voor het luchthavenbesluit wordt voor de vliegbasis een milieuonderzoek uitgevoerd dat deel uit maakt van het MER. Defensie zal regelmatig onderzoek laten doen naar de uitstoot van kankerverwekkende stoffen op de vliegbasis. Tevens wordt gebruikt gemaakt van de informatie van de genoemde gemeentelijke meetstations (zie paragraaf 8.4).

14.3 Monitoring

14.3.1 Algemeen

Zienswijze

De volgende aspecten moeten worden gemonitord: de directe, en langjarige invloed op mens, flora en fauna, of Defensie zich houdt aan het maximaal aantal sorties, geluid en ultra fijnstof.

Gevraagd wordt naar de directe en de langdurige invloed op mens, flora en fauna. In de zienswijzen komt de vraag om een nulmeting, waarop daarna de extra activiteit kan worden geponeerd. Richt een website in waarbij iedereen kan bijhouden hoeveel er gevlogen is. Tevens wordt gevraagd om een geborgd en controleerbaar systeem voor het registreren van de vliegbewegingen op en rondom De Peel?

Als deel van het MER dient er een echte (veld) nulmeting gedaan worden, door een openbaar en onafhankelijk instituut, dus niet op computerbasis.

Reactie

In aanvulling op de uitleg in paragraaf 14.1 over de wijze waarop de geluidberekeningen worden gemaakt, is het relevant dat Defensie niet meer volstaat met berekeningen, maar dat de laatste jaren rondom de vliegbases Leeuwarden, Volkel en Gilze-Rijen permanente geluidmeetnetten zijn geïnstalleerd. Het belang van een permanent geluidmeetnet is dat er het hele jaar rond en jaar in jaar uit wordt gemeten. Het is dus geen momentopname en alle seizoenen zijn in de geluidmetingen verdisconteerd. Van belang is ook dat deze geluidmeetnetten zijn geïnstalleerd in nauw overleg met omwonenden en nu door lokale auditcomité's worden beheerd. Defensie zal in geval van reactivering van de vliegbasis ook rondom De Peel een permanent geluidmeetnet installeren, ook hier in nauw overleg met omwonenden. Defensie erkent dat deze geluidmeetnetten bijdragen aan transparantie over de geluidhinder van de vliegactiviteiten. Bij de vliegbases Leeuwarden en Volkel is het meetnet operationeel geworden voordat de eerste F-35's daar werden gestationeerd. Op die manier kunnen die eerste metingen als een nulmeting worden gezien. Zo'n planning kan ook worden nagestreefd voor het meetnet rondom De Peel. Als echte nulmeting zijn die eerste metingen van betrouwbare waarde, omdat het een tijdelijke meting betreft en omdat hier bovendien nulmeting en leerproces door elkaar lopen.

14.3.2 Wat gebeurt er bij overschrijdingen

Zienswijze

Defensie moet door middel van toepassing van de Best Beschikbare Technieken (BBT) actief actie ondernemen wanneer op een van de gemeten parameters een verhoging waargenomen wordt. Welke maatregelen heeft Defensie achter de hand als in de praktijk voorgeschreven grenzen worden overschreden.

Reactie

Voor de grenswaarde van de jaarlijkse geluidbelasting heeft de commandant van de vliegbasis een managementtool tot zijn beschikking, waarmee hij al tijdens het jaar kan bijhouden welk deel van de geluidruimte inmiddels is gebruikt. Zo nodig kan hij tussentijds maatregelen nemen, zoals het uitplaatsen van oefeningen en vermindering van avondvluchten, om overschrijding te voorkomen. Na afloop van het jaar wordt door een berekening gecontroleerd of een overschrijding al dan niet heeft plaatsgevonden. Het resultaat van die berekening wordt per vliegbasis vastgelegd in een rapport over de geluidbelasting, dat wordt aangeboden aan de COVM en dat daarmee ook openbaar is.

14.3.3 Klachtenregistratie

Zienswijze

Voor het draagvlak in de omgeving is een adequate klachtenafhandeling met meer dan alleen een antwoordapparaat en met een onafhankelijke beoordeling erg belangrijk.

Nu wordt er al regelmatig gevlogen met Apache helikopters. Ook bij deze oefeningen is de geluidbelasting volgens insprekers ver boven een acceptabel niveau. Op ingediende klachten wordt geen terugkoppeling ontvangen.

Reactie

Defensie heeft voor alle militaire luchthavens een klachtenafhandelingssysteem en rapportages. In reactie op de zienswijzen die zijn ingediend op het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit Gilze-Rijen wordt daar het systeem van klachtenregistratie en –afhandeling onderzocht. Er is een onderzoek uitgevoerd door een bureau, waarvan de resultaten nu met omwonenden worden besproken. Waar relevant zullen verbeteringen die hieruit voortvloeien ook voor andere velden zoals LBK/MLDP worden toegepast.

15 Onroerend goed

15.1 Waardevermindering woningen/landerijen

15.1.1 Reactivering vliegbasis was niet te voorzien

Zienswijze

Enkele zienswijzen stellen dat bewoners die na 1990 huizen hebben gekocht, niet konden weten dat er na zoveel jaar sprake zou kunnen zijn van reactivering van vliegbasis De Peel.

Reactie

Formeel is de vliegbasis niet opgeheven maar gedeactiveerd en de aanwijzing militair luchtvaartterrein is intact gelaten. Sinds die tijd waren omliggende gemeenten verplicht in hun bestemmingsplannen rekening te blijven houden met de beperkingengebieden van de vliegbasis. Want het intact laten van de aanwijzing was er uitdrukkelijk op gericht de mogelijkheid van reactivering open te houden.

15.1.2 Waardedaling van woningen

Zienswijze

Insprekers stellen dat waardedaling van woningen dreigt. Ook bouwplannen zullen nu moeilijker te verwezenlijken zijn. Dat zal de groei van woonkernen bij de vliegbasis belemmeren en dat gaat ten koste van de woon- en leefgemeenschap.

Reactie

Getracht zal worden schade zoveel mogelijk te beperken. Naarmate de plannen van Defensie verder worden uitgewerkt, kan beter worden beoordeeld of en in hoeverre de reactivering van de vliegbasis daadwerkelijke schade veroorzaakt die voor schadevergoeding in aanmerking komt. De Wet luchtvaart bevat in art. 8.31 een regeling voor de vergoeding van schade die via art. 10.24 ook van toepassing is voor militaire luchthavens. Zoals eerder opgemerkt zal de geluidzone niet groter worden, maar hooguit beperkt verschuiven. Omdat gemeenten in hun plannen rekening moesten houden met de beperkingengebieden van de vliegbasis zijn er geen gemeentelijke bouwplannen die nu niet meer kunnen worden verwezenlijkt.

15.1.3 Compensatie

Zienswijze

Insprekers verzoeken om het opnemen van een schaderisico analyse in verband met waardedaling van een bedrijf en een woning. In het concept van Defensie wordt nergens gesproken over compensatie of over wettelijke regelingen en afhandeling van de financiële consequenties bij het noodzakelijke aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. Dat zal moeten worden gemeten, gewogen en meegenomen in de besluitvorming.

Reactie

Zie de reactie op 15.1.2. Mogelijk ontstaat ook meer inzicht in de gevolgen van de reactivering van de vliegbasis door de uit te voeren Kosten Effect Analyse (zie 15.1.4). Meer in het algemeen zal met omliggende gemeenten worden besproken en beoordeeld waar, onder andere op basis van de routestructuur, een schaderisico analyse gewenst zou kunnen zijn. Die zal dan voorafgaand aan de afronding van het MER worden uitgevoerd.

15.1.4 Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Zienswijze

Eén inspreker vraagt om het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) dat onderdeel dient te vormen van de te verrichten onderzoeken.

Reactie

Op verzoek van de gemeente Venray heeft Defensie ingestemd met de uitvoering van een Kosten Effect Analyse (KEA). Defensie zal in samenwerking met de beide gebiedsgemeenten, Venray en Gemert-Bakel, de opdracht voor de KEA voorbereiden en de uitvoering van het onderzoek begeleiden. Mede vanwege de keuze voor een KEA is Defensie niet voornemens een MKBA uit te voeren.

15.2 **Waardevermindering bedrijven/terreinen**

15.2.1 Nadelige gevolgen bedrijven en activiteiten

Zienswijze

Zienswijzen spreken over nadelige gevolgen zoals inkomstenderving, waardevermindering en mogelijk zelfs bedrijfsbeëindiging en noemen gevolgen voor de productie van melkveehouderijen en nadelige gevolgen voor beweiding van (melk)vee en voor pluimveebedrijven, toerisme, campings, maneges, recreatie, zoals het landgoed Nederheide en het land van Cuijk, golfterreinen en B&B's. Wordt hiernaar vooraf onderzoek gedaan?

De Stichting Raceway Venray heeft geen bezwaar tegen de voorgenomen intensivering van het gebruik van de luchthaven zolang dit geen nadelige gevolgen heeft voor activiteiten van/op het circuit. De stichting vraagt te onderzoeken of het voorgenomen gebruik (gebruiks-)beperkingen voor het Circuit gaat meebrengen, zo ja welke dat dan zijn en hoe deze beperkingen weggenomen zouden kunnen worden.

Reactie

Zie 15.1.2 en 15.1.3.

15.2.2 Komt er compensatie of een wettelijke regeling voor schadeafhandeling?

Zienswijze

Wordt er gecompenseerd voor niet verhandelbare gewassen als gevolg van de uitstoot van de vliegtuigen en voor andere vormen van inkomstenderving door omliggende bedrijven? Komt er compensatie voor het gebied dat is aangewezen als "Landbouw ontwikkelingsgebied?" Of komt er een wettelijke regeling voor afhandeling van financiële schade als gevolg van de reactivering van De Peel?

Een zienswijze stelt dat voor planschade gedupeerden actief benaderd moeten worden zodat ze geen schade ondervinden.

Reactie

Zie 15.1.2 en 15.1.3.

15.3 **Overige aspecten**

Zienswijze

Dorpsoverleg De Rips verzoekt Defensie om samen een plan op te stellen voor positieve ontwikkelingen zoals woningisolatie, woning verkoop/verhuur medewerkers vliegbasis.

Reactie

Defensie zal hierover contact opnemen met omliggende gemeentenen hun suggesties met hen bespreken. Voor woningisolatie bestaan wettelijke regelingen. Het indertijd opgeschorte isolatieprogramma zal worden hervat. Het MER zal inzicht geven in de extra te isoleren woningen (zie ook 6.7.1).

Bijlage 1 Advies Commissie m.e.r.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luitenant-Generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel

Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

22 oktober 2019 / projectnummer: 3099



1 Advies voor de inhoud van het milieueffectrapport

De staatssecretaris van Defensie onderzoekt de mogelijkheden om de Luitenant-Generaal Bestkazerne in de gemeenten Venray en Gemert-Bakel opnieuw voor vliegverkeer open te stellen,¹ met name voor F-35 jachtvliegtuigen. Voordat de staatssecretaris besluit over het gebruik van de luchthaven, geluidzones, een obstakelbeheergebied, vliegroutes en een vogelbeheergebied, worden de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De staatssecretaris heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de gewenste inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende informatie als essentieel voor het meewegen van het milieubelang in het luchthavenbesluit, en daarmee als relevante informatie voor het MER:

- de specificatie en verantwoording van de beoogde activiteiten. Het gaat daarbij zowel om de aard en de omvang van het vliegverkeer als om de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd om het terrein voor vliegverkeer te kunnen gebruiken;
- een volledige beschrijving en onderbouwing van de gegevens die worden gehanteerd om de geluidbelasting, de hinder en de veiligheidsrisico's te bepalen van F-35 jachtvliegtuigen (ook wel bekend als Joint Strike Fighters). Geef ook concreet aan wat lacunes in die gegevens betekenen voor het op te zetten monitoringprogramma;
- een vergelijking van locatiealternatieven ter onderbouwing van het besluit om de Luitenant-Generaal Bestkazerne als vliegbasis te reactiveren;
- een beschrijving van onderscheidende varianten op het voornemen waarmee verwachte effecten kunnen worden ingeperkt, bijvoorbeeld één of meer varianten op te vliegen routes;
- een vergelijking van de actuele omgevings- en natuurkwaliteit met de situatie die ontstaat als het terrein opnieuw als vliegbasis wordt gebruikt. Maak die vergelijking voor alle te beschouwen milieueffecten.

Besluitvormers en sprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de 'Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapportage Luitenant-Generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel' van 25 juni 2019 (hierna NRD). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

¹ Het terrein wordt sinds 1994 niet meer als militaire luchthaven gebruikt. Het is in 2012 als vliegbasis gedeactiveerd en omgedoopt van luchthaven De Peel in Luitenant-Generaal Bestkazerne.

Figuur 1

Plattegrond van het kazerne-terrein met onderaan de start- en landingsbaan (NRD, blz. 12). De baan heeft een lengte van ongeveer 3.000 meter. Diverse aanpassingen zijn nodig om het terrein voor bijvoorbeeld F-35 jachtvliegtuigen te kunnen gebruiken. Zo moet onder andere de toplaag van de banen worden vervangen.



Waarom een MER en een advies van de Commissie?

Het te nemen besluit gaat over het in gebruik nemen van een start- en landingsbaan met een lengte van meer dan 2.100 meter. Aan een dergelijke activiteit zijn grote gevolgen voor onder andere de leefomgeving en de natuur verbonden, die in een project-MER worden onderzocht. De staatssecretaris van Defensie heeft de Commissie om advies gevraagd.

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet in dit geval de staatssecretaris van Defensie. Het bevoegd gezag – in dit geval ook de staatssecretaris van Defensie – besluit over de voorwaarden voor het gebruik van de luchthaven.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3099](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Onderbouwing, kader en besluiten

Onderbouwing

In de NRD staat dat het terrein 18 weken per jaar zal worden gebruikt door een eenheid van 200 militairen met maximaal 12 jachtvliegtuigen. Daarnaast zal het worden gebruikt voor oefeningen met helikopters en C-130 Hercules toestellen, als oefenveld voor oefennaderingen en voor testvluchten met drones.² Verder is er in de NRD sprake van het mogelijk maken van burgermedegebruik voor vliegverkeer van maatschappelijk belang, zoals vluchten met traumahelikopters.

² Zie hiervoor paragraaf 4.1 op blz. 18 van de NRD.

Onderbouw per type activiteit waarom de uitbreiding en/of verplaatsing ervan aan de orde is. Immers, de achtergrond van de gewenste ontwikkelingen bepaalt welke alternatieven in het milieueffectrapport moeten worden onderzocht.³ Geef aan welke van de activiteiten prioritair zijn. Ook dat beïnvloedt namelijk de te beschouwen alternatieven. Inzicht in de achtergrond van de behoeften van Defensie en in wijzigingen in die behoefte is, zoals de Commissie in een eerder [advies over luchthaven Gilze-Rijen](#) heeft aangegeven, ook belangrijk voor de informatievoorziening naar de gemeenten, de omwonenden en andere belanghebbenden die de gevolgen van het voornemen ondervinden.⁴ Daarnaast moet de informatie uit het MER de afweging van eventuele andere claims op de beschikbare milieuruimte mogelijk maken.⁵

Kader

De NRD vermeldt eerdere besluiten die relevant zijn voor de vaststelling van het gewijzigde gebruik van de Luitenant-Generaal Bestkazerne, zoals vigerende gemeentelijke bestemmingsplannen, het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen uit 2001 (SMT-2) en de beschikkingen burger- en recreatief medegebruik.⁶ Geef aan wat het belang is van ieder van deze besluiten. Ga daarnaast ook in op meer generieke wetgeving en beleid die randvoorwaarden stellen aan het voornemen. Voorbeelden zijn:

- de Wet luchtvaart (en daarop gebaseerde relevante besluiten en regelingen), de Wet natuurbescherming (inclusief nieuwe afspraken over de aanpak van het stikstofprobleem⁷) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- het provinciaal omgevingsplan Limburg 2014 en de bijbehorende Omgevingsverordening Limburg 2014, de Brabantse Omgevingsvisie en de bijbehorende Verordening Ruimte;
- de luchtvaartnota en het programma voor de luchtruimherziening die beide op dit ogenblik worden voorbereid.

Het MER moet laten zien of het voornemen voldoet aan de randvoorwaarden die het wettelijke en beleidskader eraan stellen. Is dat niet het geval dan moeten andere alternatieven of aanvullende maatregelen worden onderzocht.

Te nemen besluit(en)

Het MER wordt opgesteld in voorbereiding op de vaststelling van een luchthavenbesluit. Daarin worden onder andere het luchthaventerrein, de aard en omvang van het gebruik, de milieuruimte en openingstijden vastgelegd. Daarna zullen andere besluiten worden genomen. Voorbeelden zijn besluiten over de bestemmingsplannen, waarin bijvoorbeeld de geluidcontouren en het obstakelbeheergebied zullen worden vastgelegd, over de vliegroutes en over de veranderingen en werkzaamheden die nodig zijn om het terrein gebruiksklaar te maken voor

³ Ook de provincie Noord-Brabant geeft in haar zienswijze aan het belangrijk te vinden dat het nut en de noodzaak van het voornemen per type activiteit helder worden geformuleerd.

⁴ In een aantal zienswijzen staat dat niet overtuigend is aangegeven waarom het terrein opnieuw als luchthaven in gebruik moet worden genomen. Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen van de gemeenten Venray, Someren en Helmond e.a., die van Vereniging Milieudefensie en zienswijzen zoals die met nummers BS2019015640 en BS2019013890.

⁵ De gemeenten Gemert-Bakel en Someren, het Dorpsoverleg De Rips, de Stichting Dorpsraad Vredepeel en een aantal omwonenden wijzen op een mogelijk conflict tussen de ontwikkeling van de luchthaven en (gewenste) ontwikkelingen in de omgeving van het kazerneterrein. Zie hiervoor ook paragraaf 4.8 met betrekking tot het vogelbeheer en paragraaf 4.9 over duurzaamheid.

⁶ Zie hiervoor paragraaf 3.1.2 op blz. 8 van de NRD.

⁷ Zie hiervoor paragraaf 4.1 op blz. 19 van de NRD onder het kopje 'Natura 2000-gebieden: stikstofdepositie'.

militair vliegverkeer.⁸ Geef aan welke besluiten nog op het luchthavenbesluit volgen, wie daarvoor het bevoegd gezag is en wat globaal de planning is.

3 Huidig gebruik, voornemen en alternatieven

3.1 Huidig gebruik

In de NRD staat dat het terrein nu wordt gebruikt door eenheden van het Grondgebonden Luchtverdedigingscommando⁹ en nauwelijks voor vliegverkeer¹⁰. Tijdens het bezoek van de Commissie aan de Luitenant-Generaal Bestkazerne op 18 september 2019 is aangegeven dat de activiteiten van het luchtverdedigingscommando slechts marginaal door de nieuwe activiteiten zullen worden beïnvloed. Richt de beschrijving van het huidige gebruik vooral op die onderdelen die bijdragen aan relevante milieueffecten (zoals geluidhinder, effecten op de natuur en de externe veiligheid) of die significant zullen wijzigen (zoals de omvang van het weg- en vliegverkeer).

3.2 Voornemen

Zoals in hoofdstuk 2 van dit advies is aangegeven, is het de bedoeling om het terrein te gebruiken voor verschillende vormen van vliegverkeer. Specificeer per activiteit het type en aantal toestellen en het benodigde aantal vliegtuigbewegingen gedurende de dag, de avond en de nacht.¹¹ Maak daarbij ook onderscheid tussen militair vliegverkeer en burgerluchtvaart.¹²

In de NRD is sprake van een overgangperiode waarin de nieuwe activiteiten en benodigde voorzieningen worden opgebouwd.¹³ Zo moeten de start- en rolbanen worden gereviseerd en moet er baanverlichting worden aangebracht om het terrein gebruiksklaar te maken voor militair vliegverkeer. Specificeer de noodzakelijke veranderingen en werkzaamheden en geef aan hoe lang ze duren en wat dat betekent voor de ontwikkeling in het vliegverkeer in die overgangperiode.

Tijdens het bezoek van de Commissie aan de kazerne is aangegeven dat het terrein mogelijk moet worden uitgebreid om alle beoogde activiteiten te kunnen realiseren en dat dus een stuk grond moet worden verworven. Geef aan welke eisen (oppervlakte en ligging ten opzichte van andere activiteiten) aan de grond worden gesteld en welke functies hij krijgt. Neem de (indicatieve) begrenzing op in het MER.

⁸ Zie hiervoor paragraaf 4.1 op blz. 19 van de NRD.

⁹ De belangrijkste activiteiten van deze eenheden zijn opgesomd in paragraaf 3.2.2 op blz. 10 van de NRD.

¹⁰ Zie hiervoor blz. 5 en par 3.2.2 van de NRD. Het zou nu gaan om gebruik door zweefvliegclubs en defensiehelikopters.

¹¹ In verschillende zienswijzen wordt meer informatie gevraagd over (de noodzaak voor) nachtvluchten. Voorbeelden zijn de zienswijzen van de gemeente Someren, Helmond e.a. en van de provincie Brabant.

¹² In verschillende zienswijzen wordt aangegeven dat onduidelijk is welke (luchtgebonden) activiteiten er zullen plaatsvinden op het terrein en/of wordt gevraagd om ze gedetailleerd te beschrijven. Voorbeelden zijn de zienswijzen van de Brabantse Milieufederatie en de gemeenten Venray, Helmond e.a. en Someren en de Dorpsoverleggen Milheeze en De Rips. En in de zienswijze van Uniegoed B.V. en die met nummer BS2019016117 wordt gevraagd of het medegebruik door NAVO-partners wordt meegenomen in de aantallen vliegtuigbewegingen (en dus in de effectberekening).

¹³ Zie paragraaf 4.1 op blz. 19 van de notitie R&D.

3.3 Alternatieven

De enige alternatieven die in de NRD worden voorgesteld, betreffen het spreiden in de tijd van het gebruik van de luchthaven, namelijk: over een periode van drie maal zes weken, zes maal drie weken of 24 weken. Volgens de Commissie zullen de alternatieven geen significant verschillende milieueffecten veroorzaken, tenzij ook sprake is van een andere spreiding over de seizoenen. Zij vindt het onderzoek naar andere, hierna beschreven alternatieven relevanter, óf omdat ze nodig zijn om het reactiveren van het militair vliegverkeer op de Luitenant-Generaal Bestkazerne te verantwoorden óf omdat ze de omvang en de verdeling van de milieugevolgen wezenlijk beïnvloeden.

Locatiealternatieven¹⁴

Het MER moet inzicht bieden in de rol die milieuaspecten spelen bij de keuze voor de Luitenant-Generaal Bestkazerne als vestigingslocatie voor de eerder genoemde activiteiten. Dat kan bijvoorbeeld door het volgende aan te geven:

- of het voornemen meer of minder ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden veroorzaakt als het niet in Venray en Gemert-Bakel wordt gerealiseerd maar wordt toegevoegd aan het militaire vliegverkeer op andere vliegbases in Nederland of aan het vliegverkeer op oefenterreinen in het buitenland;
- op welke afstand en op welke hoogte verstoringsgevoelige natuur¹⁵ bij ieder van de luchthavens wordt overvlogen;
- of in de omgeving van andere luchthavens daadwerkelijk functies aanwezig zijn die iedere verdere groei in vliegverkeer uitsluiten.

De Commissie wijst erop dat vanwege de stikstofproblematiek en de mogelijke verstoring van kwetsbare soorten die deel uitmaken van de doelen van Natura 2000-gebieden, mogelijk ook een ADC-toets moet worden uitgevoerd (zie hiervoor paragraaf 4.8 van dit advies). Een goede locatieafweging en onderbouwing van de noodzaak van de activiteit vormen (in die volgorde) de eerste stappen in een dergelijke toets.

Route-¹⁶ en gebruiksalternatieven¹⁷

De vliegroutes en -hoogtes, de verdeling van starts en landingen over de 06- en 24-zijden van de baan en de aard¹⁸ en omvang van het gebruik, hebben een wezenlijke invloed op de omvang en de ruimtelijke verdeling van de milieugevolgen. Maak inzichtelijk welk alternatief gebruik en welke alternatieve routes zijn afgewogen en welke rol de milieugevolgen, de

¹⁴ Ook de gemeente Someren en Helmond e.a., Stichting Achmea Rechtsbijstand in naam van derden, de Brabantse Milieufederatie, het Dorspoverleg De Rips en Vereniging Milieudefensie vragen om onderzoek naar locatiealternatieven.

¹⁵ Houd daarbij rekening met verstoring door zowel geluid als beweging.

¹⁶ Zienswijzen zoals die van de Brabantse Milieufederatie en die met nummer BS2019015640 wijzen op het belang van de vliegroute voor de (verdeling van) de hinder.

¹⁷ Ook de provincie Brabant vraagt in haar zienswijze om onderzoek naar een aantal van de hierna voorgestelde route- en gebruiksalternatieven. Ze vraagt ook om een alternatief met tijdelijke voorzieningen te vergelijken met een alternatief met semi-permanente voorzieningen.

¹⁸ Een voorbeeld is de motorsetting van de jachtvliegtuigen: afhankelijk van het type oefening en vluchtuitvoering wordt het motorvermogen bepaald ("min power", "mil power", "afterburner power"). Dat beïnvloedt de milieueffecten. Zo kunnen volgens de Noise Test Data van de F-35 bij level flight, 160 knots op 1000 ft geluidniveaus variëren tussen 94 en 121 dB(A). Geef inzicht in mogelijke keuzes.

vliegveiligheid, de mogelijke interferentie met ander vliegverkeer en eventuele andere aspecten spelen bij het maken van keuzes.^{19, 20}

Breng de vliegroutes – en –hoogtes apart in beeld voor jachtvliegtuigen, transportvliegtuigen, helikopters, drones en burgerluchtverkeer. Dit is van belang voor een goed begrip van bijvoorbeeld de berekende geluidbelasting en het ontwerp van mogelijk milieuvriendelijkere gebruiksalternatieven.

De geluidhinder en de invloed op de natuur en op de externe veiligheid zijn naar verwachting de belangrijkste milieueffecten. Te onderzoeken wijzigingen in het gebruik van het terrein die een wezenlijke invloed hebben op deze milieueffecten, zijn wijzigingen in:

- de omvang van de verschillende vormen van (militair) vliegverkeer.²¹ Ga dus na of alle vormen van gebruik even noodzakelijk zijn (zie hoofdstuk 1 van dit advies) en welke bijdrage iedere vorm van gebruik levert aan, met name, de geluidhinder. Ga ook na wat het zou betekenen voor het aantal te realiseren vliegtuigbewegingen als het normenstelsel voor de burgerluchtvaartgeluid²² van toepassing zou zijn op dit voornemen en als de nieuwe WHO-advieswaarde voor luchtvaartgeluid²³ richtinggevend zou zijn;
- de verdeling van vliegbewegingen over de dag, de avond en de nacht.²⁴ Onderbouw de beoogde verdeling bijvoorbeeld op basis van de gerealiseerde verdeling in de voorbije jaren op andere militaire luchthavens en ga na wat het uitsluiten van nachtvluchten betekent voor de geluidhinder en voor de natuurwaarden in omliggende Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor verstoring door geluid en beweging;²⁵
- de plaats waar vliegtuigen worden opgesteld en warmdraaien.

3.4 Referentie

In een MER moet de situatie die zich voordoet als het voornemen wordt gerealiseerd, worden vergeleken met de situatie die zich voordoet als het niet wordt gerealiseerd. Die laatste situatie noemt men de referentiesituatie. Daarin zitten, bovenop de huidige, feitelijke situatie, alleen die ontwikkelingen waarover met zekerheid is besloten.²⁶ In de NRD wordt voorgesteld om naast de gebruikelijke referentiesituatie nog drie andere vergelijkingspunten te hanteren,

¹⁹ Zoals de Commissie in een eerder [advies over luchthaven Lelystad](#) heeft opgemerkt, moet het MER de milieueffecten beschrijven van alles wat samen het plan of project vormt en van wat voor de realisatie ervan noodzakelijk is, en dus ook de milieueffecten van bijvoorbeeld de vliegroutes die voor het functioneren van de luchthaven moeten worden ontworpen.

²⁰ Ook Vereniging Milieudefensie vraagt om vliegroutes en de verkeersverdeling over die routes te beoordelen.

²¹ Zie hiervoor bijvoorbeeld punten 9 t/m 12 van de zienswijze van de gemeente Someren. Te denken valt ook aan het vergelijken van het gebruik van de luchthaven door de F-16- en niet door de F-35.

²² Voor burgerluchthavens, met uitzondering van Schiphol, gelden de L_{den} -grenswaarden van 70, 56 en 48 dB(A), waarbij respectievelijk geluidgevoelige gebouwen aan hun bestemming moeten worden onttrokken ($L_{den} \geq 70$ dB(A)), nieuwbouw niet is toegestaan ($56 \text{ dB(A)} \leq L_{den} < 70 \text{ dB(A)}$) of bouwplannen moeten worden afgewogen ($48 \text{ dB(A)} \leq L_{den} < 56 \text{ dB(A)}$). Zie hiervoor het [Besluit burgerluchthavens artikel 9, 12 en 19](#).

²³ [Environmental Noise Guidelines for the European Region \(2018\)](#).

²⁴ In paragraaf 4.1 van de NRD staat dat de luchthaven alleen op weekdagen geopend zal zijn.

²⁵ Ook de gemeenten Helmond e.a. vragen om maatregelen (varianten) die leiden tot minder hinder, zoals aanpassen van aanvlieg- en vertrekroutes en minder oefenen in de zomer en gedurende de nacht.

²⁶ In dit geval kunnen dat bijvoorbeeld vergunde woningbouwprojecten in omliggende gemeenten zijn. Draag er zorg voor dat dergelijke projecten die vallen binnen de gebieden omsloten door de 40 dB(A) L_{den} - en de PR 10^{-8} -contouren, in het effectonderzoek worden betrokken.

afhankelijk van het te beschouwen effect.^{27, 28} Dat mag vanuit juridisch oogpunt verdedigbaar zijn, maar het is volgens de Commissie onnodig complex en verwarrend,²⁹ en daarmee slecht voor het draagvlak bij belanghebbenden.

De Commissie illustreert de problemen die zich op dit punt kunnen voordoen aan de hand van de vergelijking die in de NRD voor het natuuronderzoek wordt voorgesteld, namelijk: vergelijken van de effecten van het voornemen met die behorend bij de nog steeds vigerende vergunning op grond van het SMT-2, als ware de kazerne nog in gebruik als militaire luchthaven. Die keuze is, op juridische gronden, misschien te rechtvaardigen voor (de natuureffecten van) het vliegverkeer.³⁰ Dat is echter niet het geval voor (de natuureffecten veroorzaakt door) de uit te voeren aanpassingen aan het terrein. Verder lijkt de Rijksoverheid, nu de referentie uit het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer kan worden gebruikt, er voorts nog voor te kiezen om de feitelijk gerealiseerde situatie als vergelijkingspunt te nemen bij het beoordelen van de gevolgen voor de stikstofdepositie.³¹ Het in cumulatie beschouwen van alle natuureffecten is met de aanpak die in de NRD is voorgesteld, dan ook moeilijk te verdedigen.

Wat centraal moet staan in het MER, is de beschrijving van relevante gevolgen die zich in werkelijkheid zullen voordoen, en niet de gevolgen die voortvloeien uit een juridische werkelijkheid. In dat laatste geval zouden relevante milieugevolgen immers niet goed in beeld komen. Dat is ook wat in de NRD ten aanzien van geluid wordt geconcludeerd: *“...de functie als militaire luchthaven is in het verleden nauwelijks ingevuld. Het heeft daarom weinig zin om bijvoorbeeld het aantal geluidgehinderden binnen de indicatieve geluidcontour te gebruiken als referentie voor de vergelijking met het aantal geluidgehinderden van de nieuwe situatie.”* Een gelijkwaardige conclusie kan worden getrokken voor de andere effecten, zoals die op de natuur en de externe veiligheid. De Commissie adviseert dan ook om in de eerste plaats voor de beoordeling van alle milieugevolgen de gebruikelijke referentie te hanteren. Die zal naar verwachting slechts beperkt afwijken van de huidige, feitelijke situatie.³²

²⁷ Zie hiervoor hoofdstuk 3 van de NRD. Het gaat om referenties voor het beoordelen van de geluidhinder, de effecten op de natuur en de planologische effecten.

²⁸ De provincie Limburg gaat in haar zienswijze in op het verschil tussen de feitelijke en de vergunde situatie met betrekking tot het grondgebonden geluid. Ze vraagt ook om een eenduidige onderbouwing van de actuele grondgebonden geluidcontour.

²⁹ In zienswijzen zoals die met nummer BS2019015640 wordt aangegeven dat niet duidelijk is waarom wordt uitgegaan van zones en berekeningen uit 1978. Voor de inspreker met nummer BS2019016117 is onduidelijk waarom er, gegeven de aard van de uit te voeren werkzaamheden, geen sprake is van een nieuw initiatief. En volgens Dorpsoverleg De Rips moet worden uitgegaan van oprichting en niet van heractivering omdat er al 26 jaar niet wordt gevlogen.

³⁰ Voor zover er geen andere of grotere negatieve gevolgen zijn (zie hiervoor ABRvS, 18-07-2018, nr. 201603773/1/R2, 6.1).

³¹ Zie hiervoor de brief over de aanpak van de stikstofproblematiek van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aan de Tweede Kamer van 4 oktober 2019, met kenmerk DGNVLG-NP / 19226115.

³² Dat is ook wat de provincie Brabant in haar zienswijze voorstelt.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Effectbepaling

Helder structureren van de effectbeschrijving

De Commissie ziet een tweedeling in de gevolgen die in kaart moeten worden gebracht, namelijk:

- de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening binnen de beperkingengebieden³³ (zie hiervoor paragraaf 4.10 van dit advies);
- de gevolgen voor de leefomgevingskwaliteit, de gezondheid en de natuur, die ook buiten die beperkingengebieden kunnen optreden.

Beschrijf de effecten van de alternatieven op een eenduidige en transparante wijze. Zijn de te verwachten effecten in de overgangsfase anders dan die in de definitieve fase, breng die dan afzonderlijk in beeld.

Houd bij de effectbepaling ook rekening met de combinatie met andere plannen en projecten (cumulatie). Dit is niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grenswaarden zijn gedefinieerd, zoals bij de concentratie van schadelijke stoffen in de lucht, maar ook voor andere milieuaspecten waarbij sprake is van cumulatie, zoals bij de geluidbelasting of natuurschade.

Consistent gebruik van informatie

Het te nemen besluit zal gebaseerd zijn op een veelheid aan informatie. Voor een consistente effectbeoordeling dient te worden geborgd dat alle berekeningen gebaseerd zijn op eenduidige en navolgbare aannames over de ligging van woningen en andere relevante bebouwing in de omgeving van de luchthaven³⁴, over het aantal aanwezige personen en over het aantal en de karakteristiek van de vliegbewegingen.³⁵ Leg de karakteristieke vluchtgegevens vast voor de verschillende berekeningen³⁶, en ontsluit die informatie waar mogelijk en zinvol.

Onzekerheden

Onderbouw in het MER:

- de toepasbaarheid van de rekenmodellen als geen standaard rekenmethode is voorgeschreven. Zo is er geen voorgeschreven model voor het berekenen van veiligheidsrisico's en is er geen dosis-effectrelatie voor het bepalen van de geluidhinder door F-35 jachtvliegtuigen;
- de onzekerheden die samenhangen met het optellen van de effecten van verschillende vormen van vliegverkeer;

³³ De geluidszone, het obstakelbeheergebied en het vogelbeheergebied.

³⁴ Gebruik hiervoor de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) en vul die zo nodig aan met gegevens over vastgestelde nieuwbouwplannen. Maak waar nodig onderscheid tussen kwetsbare/gevoelige en niet of beperkt kwetsbare/gevoelige bestemmingen. Denk bij gevoelige of kwetsbare objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen (en bij gevoelige groepen aan kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten).

³⁵ Zoals: de vlootsamenstelling, het tijdstip van vluchten, de verdeling over aan- en uitvliegroutes, de vlieghoogtes, het aantal bewegingen en de Noise-Power-Distance- (NPD) gegevens per vliegtuigcategorie.

³⁶ Daarbij denkt de Commissie aan een informatiesysteem waarmee de brongegevens voor de diverse berekeningen (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, depositie, etc.) kunnen worden geraadpleegd.

- de herkomst en de keuze van de brongegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald, zoals de emissiegegevens van F-35 jachtvliegtuigen (bijvoorbeeld van NO_x en ultrafijnstof).³⁷

Ga ook in op de onzekerheden in deze gegevens en berekeningen. Geef aan hoe ze doorwerken in de geluidmissieniveaus en in de geluidbelastingcontouren. Geef daarnaast ook aan wat dit betekent voor de verschillen tussen de vergeleken varianten en voor het op te stellen monitoringprogramma.

4.2 Wegverkeer

Het voornemen leidt tot extra wegverkeer van en naar het kazerneterrein.³⁸ In de NRD staat dat deze toename en de effecten op de bereikbaarheid in beeld worden gebracht.³⁹ Laat naast de gevolgen voor de stikstofdepositie⁴⁰ ook zien wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit en voor de geluidbelasting. Geef aan wat dat betekent voor eventuele (milieu)knelpunten in het studiegebied.

4.3 Geluid

Geluid van vliegactiviteiten

De NRD geeft een overzicht van de te berekenen geluidbelastingniveaus in de omgeving.^{41, 42} Ga in op de bijdrage van de verschillende deelactiviteiten, zoals gebruik door F-35 jachtvliegtuigen en helikopters. Omdat een deel van de vliegbewegingen 's nachts zal worden uitgevoerd, moet ook de omvang van de slaapverstoring worden bepaald. Bereken daartoe de L_{night}-contouren, van 30 tot 60 dB, in stappen van 5 dB. Bepaal ook de oppervlakte van die contouren.

Ga na of er sprake kan zijn van laagfrequent geluid in de omgeving van de luchthaven als gevolg van de voorgenomen activiteiten. Daartoe kunnen niet alleen de vliegbewegingen van de verschillende luchtvaartuigen aanleiding geven, maar ook eventuele activiteiten op de luchthaven, zoals het warmdraaien van motoren. Ga ook na of dit laagfrequente geluid tot hinder in de omgeving kan leiden.

³⁷ De gemeente Gemert-Bakel wijst op de meetpunten rond de luchthavens in Volkel en Leeuwarden als mogelijke bron van gegevens.

³⁸ In haar zienswijze geeft de Stichting Dorpsraad Vredepeel een indicatie van het te beschouwen studiegebied. Ook in andere zienswijzen worden te beschouwen wegen benoemd.

³⁹ Zie hiervoor blz. 25 van de NRD.

⁴⁰ Zie hiervoor blz. 25 van de NRD.

⁴¹ Zie hiervoor blz. 22-23 van de NRD.

⁴² In een aantal van de zienswijzen worden bezwaren opgesomd tegen het gebruik van de Ke als maat voor het in beeld brengen van de geluidbelasting. Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen van de gemeenten Venray, Helmond e.a. en Gemert-Bakel en van de provincie Brabant.

Ga na of het voornemen invloed heeft op milieubeschermingsgebied voor stilte.⁴³ Is dat het geval, geef dan op kaart het oppervlak aan waar de geluidbelasting hoger is dan de richtwaarden voor het gebied. Geef ook aan waar vliegroutes over recreatiegebieden gaan.⁴⁴

Grondgebonden geluid

De NRD geeft aan dat de grondgebonden geluidcontour zal worden bepaald voor de representatieve bedrijfssituatie.⁴⁵ Geef aan welke activiteiten als representatief worden beschouwd en welke activiteiten incidenteel zijn en dus niet bijdragen aan de contour.⁴⁶ Eventueel laagfrequent geluid als gevolg van bijvoorbeeld proefdraaien of warmdraaien moet als zodanig worden gekwantificeerd.

Piekgeluidniveaus (maximale geluidniveaus)⁴⁷

De variatie in de maximale geluidpieken zal naar verwachting groot zijn, omdat ze bijvoorbeeld afhangen van de wijze van doorklimmen naar kruishoogte, het vliegtuigtype en de tijdens een vliegbeweging gebruikte stuwkracht. Zoals in voetnoot 18 is opgemerkt, zullen de verschillen bijvoorbeeld sterk afhangen van de "power setting" van de vliegtuigen, waarbij ook de keuzes van een piloot een rol spelen. Bied in het MER inzicht in:

- de frequentie en de momenten van overvliegen;
- de hoogte van de piekgeluidniveaus als functie van de afstand tot het kazerneterrein;
- de variatie in piekgeluidniveaus.

Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de informatiebehoefte en de zorgen van omwonenden, die in tal van zienswijzen aan de orde komen. Geef ook aan in hoeverre hieraan grenzen worden gesteld en hoe die worden gehandhaafd (zie hiervoor paragraaf 4.11 van dit advies).

Geluidisolatie van woningen

De NRD geeft aan dat in het verleden een aantal woningen in de buurt van het terrein is geïsoleerd, maar dat het beoogde programma zeker niet volledig is uitgevoerd.⁴⁸ Geef aan welke woningen in de nieuwe situatie zullen moeten worden geïsoleerd, welke al zijn geïsoleerd en of die isolatie voldoet aan de actuele eisen. Kijk daarbij vooral naar (het laagfrequente aandeel in) het geluidsspectrum van de F-35 en de helikopters. De specifieke eisen aan het nieuwe isolatieprogramma zijn immers niet alleen afhankelijk van de totale geluidniveaus maar ook van het geluidsspectrum en de daaruit voortvloeiende geluidniveaus binnenshuis.

⁴³ De provincie Limburg benoemt in haar zienswijze specifiek het stiltegebied Landgoed Geysteren-Geysterenderheide, de provincie Brabant en Vereniging Milieudefensie het stiltegebied Stippelberg en de Brabantse Milieufederatie het gebied de Deurnsche Peel.

⁴⁴ Zie hiervoor de zienswijzen van Stichting Loobeek, Uniegoed B.V., Dorpsraad Overloon, Stichting Toeristisch recreatief Platform Venray en die van verschillende omwonenden, die hun bezorgdheid uiten over de gevolgen van het voornemen voor het toerisme in het algemeen en natuurrecreatiegebieden in het bijzonder.

⁴⁵ Zie hiervoor blz. 23-24 van de NRD.

⁴⁶ In een aantal zienswijzen wordt gevraagd om een concrete beschrijving van de (beoogde) grondgebonden activiteiten. Voorbeelden zijn die van de gemeenten Venray, Gemert-Bakel, Helmond e.a. en Someren.

⁴⁷ O.a. de provincie Limburg, de gemeenten Helmond e.a. en Vereniging Milieudefensie vragen om piekgeluidniveaus in beeld te brengen.

⁴⁸ Zie hiervoor blz. 13 van de NRD.

Cumulatie

Laat zien in hoeverre de berekende L_{den} - en L_{night} -contouren overlappen met die van nabijgelegen luchthavens in Volkel en Weeze.^{49, 50} Beschrijf ook de cumulatieve geluidbelasting door militair vliegverkeer, burgerluchtverkeer en grondgebonden activiteiten.⁵¹

4.4 (Externe) veiligheid

Ongevallskansen en andere rekenmodelparameters voor de betreffende jachtvliegtuigen, die relatief nieuw zijn, zijn nog niet vastgesteld. Onderbouw op welke wijze hiermee wordt omgegaan.

Onderzoek in het gebied waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-8} per jaar of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen.⁵²

Geef daarnaast aan hoe de brandstoffen die op de luchthaven zullen worden gebruikt, worden aangevoerd en opgeslagen. Maak inzichtelijk of dit transport en de opslag op het luchthaventerrein leiden tot grondgebonden externe-veiligheidsrisico's.⁵³

Op het terrein worden explosieve stoffen opgeslagen, waar omheen veiligheidszones zijn vastgelegd (de zogenaamde A-, B- en C-zones).⁵⁴ Geef aan of de nieuwe activiteiten ook leiden tot opslag van meer of andere explosieve stoffen en dus tot aanpassing van de veiligheidszones.⁵⁵

Ga in op de mogelijke gevolgen van vogelbewegingen in de omgeving van het terrein voor de vliegveiligheid. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de bewegingen van ganzen of kraanvogels die in het winterhalfjaar in grotere concentraties in de omgeving van het terrein kunnen voorkomen.

4.5 Hinderbeleving en gezondheid

Bepaal niet alleen de omvang van de ernstige hinder zoals voorgesteld in de NRD, maar ook de omvang van de slaapverstoring. Bereken daartoe het aantal ernstig slaapverstoorden van de 30 tot de 60 dB L_{night} -contour in stappen van 5 dB. Ga ook in op de bijdrage van de verschillende deelactiviteiten aan de ernstige hinder en slaapverstoring.

Specificeer en onderbouw de gebruikte dosis-effectrelaties voor ernstige geluidhinder en slaapverstoring.

⁴⁹ De gemeente Bergen vraagt specifiek aandacht voor cumulatie met het geluid van luchthaven Weeze. Ook een aantal omwonenden vragen om een beeld van de cumulatie van het geluid van de nieuwe luchthaven met dat van naburige luchthavens (bijvoorbeeld zienswijze nummer BS2019016117).

⁵⁰ De gemeente Venray en de zienswijze met nummer BS2019016117 vragen om inzicht in de gevolgen van eventueel gelijktijdig gebruik van vliegbasis de Peel en racecircuit de Peel.

⁵¹ Zie hiervoor de zienswijzen van de provincie Brabant en de gemeenten Gemert-Bakel en Helmond e.a.

⁵² Hierbij kan de aanwijzing voor het Besluit Risico's Zware Ongevallen als onderscheidend criterium gebruikt worden.

⁵³ Vliegtuigbrandstof valt onder de categorie ontvlambare vloeistoffen (LF1, ADR klasse 3, verpakkingsgroep III).

⁵⁴ Zie hiervoor www.risicokaart.nl.

⁵⁵ Zie hiervoor ook de zienswijzen van de gemeenten Venray, Helmond e.a. en Gemert-Bakel en van de Dorpsverleggen Milheeze en De Rips.

4.6 Luchtkwaliteit

NO_x, (ultra)fijn stof en elementair koolstof (roet)

Beschrijf de effecten van de emissies van het voornemen op de luchtconcentraties, ook onder de grenswaarden.⁵⁶ Stem de berekeningen zoveel mogelijk af op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 en beschrijf de gehanteerde systematiek als van de regeling wordt afge- weken. Beschouw daarbij ook de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof en ultrafijn stof.⁵⁷ Presenteer de resultaten van de berekeningen in de vorm van kaarten met concentratiecontouren en presenteer vergelijkingen bij voorkeur in de vorm van verschilbelastingkaarten.⁵⁸ Geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van ge- voelige objecten en groepen. Geef aan of kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaar- den. Toets berekende waarden daarnaast ook aan de advieswaarden van de WHO.⁵⁹

Geur

Geef in aanvulling op de effecten die in de NRD zijn genoemd,⁶⁰ aan waar de belangrijkste bronnen van geurstoffen zich bevinden (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.). Bepaal voor de clusters van geurbronnen de geurcontouren. Projecteer deze op het studiegebied en leg een koppeling tussen de geurbelasting, de geur- belasting van andere bronnen zoals veehouderijen⁶¹ en de aanwezige woningen en aantallen blootgestelden. Geef op basis daarvan aan of er sprake is van geurhinder en hoe daarmee wordt omgegaan.

4.7 Grondgebruik, bodem en (grond)water

Beschrijf de actuele kenmerken en bestemming van de te verwerven gronden⁶², waar functies zullen wijzigen en wat die nieuwe functies zullen zijn.⁶³ Geef ook aan wat de milieugevolgen zullen zijn.

Beschrijf in het MER de kansen op en de omvang van een eventuele verontreiniging van de bodem en het (grond)water met bijvoorbeeld brandstoffen, blusmiddelen of middelen voor ijsbestrijding en de maatregelen die zijn of worden genomen om deze gevolgen in te perken.

4.8 Natuur

Bepaal het studiegebied op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand voor geluidemissies, verstoring van concentraties van watervogels door laag overvliegende jachtvliegtuigen en helikopters, stikstofdepositie en vogelbeheer. Geef de beschermde gebie- den in het studiegebied aan op kaart en vermeld de grondslag van de bescherming. Beschrijf

⁵⁶ Immers, ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen gezondheidseffecten optreden.

⁵⁷ Zie voor dat laatste een aantal zienswijzen zoals die van de Stichting Dorpsraad Merselo.

⁵⁸ Gebruik hiervoor klassenbreedtes van 1,0 µg/m³. Gebruik kleinere breedtes als 1,0 µg/m³ onvoldoende onderscheid ople- vert.

⁵⁹ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijze van de Dorpsraad Overloon en de Brabantse Milieufederatie.

⁶⁰ Zie hiervoor blz. 24-25 van de NRD.

⁶¹ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijze van Uniegoed B.V.

⁶² Zie hiervoor paragraaf 3.2 van dit advies.

⁶³ Ook de gemeente Gemert-Bakel vraagt om een beschrijving van de beoogde functies.

de ingreep-effectrelaties voordat de gevolgen voor de natuur in beeld worden gebracht. De Commissie verwacht dat in ieder geval de gevolgen moeten worden beschreven van:

- (stikstof)depositie⁶⁴;
- geluid;
- verstoring door beweging;
- maatregelen in het vogelbeheergebied;^{65, 66}
- lichtverstoring in omliggend gebied dat behoort tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura 2000-gebieden: verstoring (o.a. door geluid) en aantasting

Ga na in hoeverre de Natura 2000-gebieden in figuur 3.2. van de NRD en eventueel andere Natura 2000-gebieden door het voornemen worden beïnvloed. Met name de 'Deurnsche Peel & Mariapeel' is een aandachtspunt vanwege de nabijheid van deelgebied De Bult, geluidgevoelige natuur in het gehele Natura 2000-gebied⁶⁷ en concentraties ganzen en kraanvogels die op landbouwgebieden rondom het natuurgebied naar voedsel zoeken en in de peelreservaten overnachten.

Vermeld voor deze gebieden:

- de relevante instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en soorten;
 - de omvang en kwaliteit van de relevante habitattypen en de actuele omvang en trends van relevante (vogel)soorten;
 - in hoeverre de soorten zich onder of boven de instandhoudingsdoelstelling bevinden.
- Bijzonder aandacht verdient dat deel van het Natura 2000-gebied 'Deurnsche Peel & Mariapeel' dat in het vogelbeheergebied ligt. In en rondom dat gebied worden leefgebieden aantrekkelijker gemaakt, terwijl in het beheergebied geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten zijn toegestaan.

Houd bij de effectbeoordeling rekening met externe werking⁶⁸ en cumulatie.

Bepaal de gevolgen voor (geluidgevoelige) vogels binnen verschillende geluidcontouren^{69, 70}. Bepaal de gevolgen voor dichtheden/aantallen van relevante soorten.⁷¹ Beoordeel de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen.

Natura 2000-gebieden: stikstofdepositie⁷²

Zowel bij het gebruiksklaar maken van het terrein voor vliegverkeer als tijdens het gebruik door dat vliegverkeer komen stikstofverbindingen vrij die na depositie schadelijk zijn voor de

⁶⁴ Zorg voor een navolgbare berekening. Specificeer de gebruikte bronnen, rekenwijze en samenhang met de resultaten voor luchtkwaliteit, i.e. de gerapporteerde concentratiebijdragen.

⁶⁵ Voor verschillende insprekers is onduidelijk wat de betekenis is van dit gebied, waar het ligt en welke maatregelen er worden genomen.

⁶⁶ De gemeenten Helmond e.a. wijzen erop dat er nu nog geen vogelbeheergebied is aangewezen.

⁶⁷ Zie hierover ook de zienswijze van Vereniging Milieudefensie.

⁶⁸ Waaronder effecten op slaaptrek van vogels tussen slaappleaatsen en foerageergebieden.

⁶⁹ De 42, 47 en 51 dB(A) L_{den} -contour voor respectievelijk geluidgevoelige soorten in besloten en in open gebied en voor vogels buiten het broedseizoen. Worden de gevolgen voor andere contouren bepaald, onderbouw dan die keuze in het MER.

⁷⁰ Zie hiervoor ook de zienswijze van de provincie Brabant.

⁷¹ Doe dit bij voorkeur op basis van territoriumkaarten (stippenkaarten). De gehele 'Deurnsche Peel & Mariapeel' (incl. de Bult) is in 2018 gekarteerd zodat deze informatie aanwezig is. Dit geldt ook voor de meeste andere gebieden. Indien deze informatie ontbreekt, kan de betekenis op basis van te verwachten dichtheden worden ingeschat.

⁷² In tal van zienswijzen wordt erop gewezen dat de NRD niet duidelijk is over de betekenis voor het voornemen van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof.

natuur. Om te bepalen in hoeverre significante effecten voor de natuur kunnen worden uitgesloten, werd tot voor kort getoetst aan de drempelwaarde uit het Programma Aanpak Stikstof. De NRD schetst de impasse die is ontstaan sinds de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft uitgesproken dat daarmee niet is verzekerd dat er geen sprake is van aantasting.⁷³ Daarom is het nodig dat wordt bepaald hoeveel stikstofverbindingen neerslaan in Natura 2000-gebieden en te onderbouwen in hoeverre deze tot significant negatieve gevolgen leiden.⁷⁴ Mochten dergelijke gevolgen optreden, dan moeten maatregelen worden onderzocht om ze te voorkomen. De Commissie wijst erop dat de natuurgebieden in de Peelregio sterk overbelast zijn met stikstof, wat leidt tot vergrassing en verzuivering.

Natura 2000-gebieden: Passende beoordeling

Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat een Passende beoordeling moet worden opgesteld. De Commissie adviseert uit het oogpunt van transparantie om deze Passende beoordeling als bijlage op te nemen in het MER. Motiveer op grond waarvan de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet aantast. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets⁷⁵ met succes wordt doorlopen. In dat verband zijn de locatiealternatieven (zie hoofdstuk 2 van dit advies) en een goede onderbouwing van het voornemen (zie paragraaf 3.3 van dit advies) van groot belang.

Overige natuurgebieden

Op en rond het terrein liggen gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Beschrijf in hoeverre het voornemen de natuurwaarden beïnvloedt door oppervlakteverlies en externe werking (waaronder verstoring door geluid, licht en beweging). Vervolgens dienen de provinciale beschermingsregimes voor het NNN te worden doorlopen. Voor de delen van het NNN die in Noord-Brabant liggen is ook externe werking in het beschermingsregime opgenomen. Beschrijf, zo nodig, mogelijke maatregelen om effecten in te perken.

Het Brabantse deel van het plangebied behoort grotendeel tot de Groenblauwe mantel, waarvan de bescherming van de ecologische en landschappelijke waarden in bestemmingsplannen geborgd moet zijn.⁷⁶ Beschrijf in het MER hoe daarmee wordt omgegaan.

Gevolgen voor beschermde soorten

Beschrijf welke beschermde soorten in het studiegebied voorkomen⁷⁷ en in hoeverre ze in de aanleg- en/of gebruiksfase door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Geef voor de

⁷³ Zie hiervoor blz. 16–17 van de NRD.

⁷⁴ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijze van de provincie Limburg.

⁷⁵ Dit houdt het volgende in (zie art. 2.8 vierde en vijfde lid van de Wet natuurbeschermingswet): A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven, D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden? C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000-gebieden bewaard blijft?

⁷⁶ Zie art. 6.1 van de verordening Ruimte.

⁷⁷ Vereniging Milieudefensie en een aantal omwonenden wijzen op de aanwezigheid van specifieke beschermde soorten op en nabij het kazerneterrein, zoals veldleeuwerik en das.

relevante soorten aan welk beschermingsregime geldt⁷⁸, welke ingreep-effectrelaties te verwachten zijn, welke verbodsbepalingen mogelijk worden overtreden en wat de gevolgen voor de staat van instandhouding kunnen zijn.

Ga specifiek in op de gevolgen van maatregelen in het vogelbeheergebied of wijzigingen daarin, grondverzet in de aanlegfase, de aanleg van (tijdelijke) wegen, licht⁷⁹- en geluidverstorend, en (tijdelijke) verlagingen van het grondwaterpeil. Breng waar nodig mitigerende maatregelen in beeld.

4.9 Klimaat en duurzaamheid⁸⁰

Beschrijf relevante beleidsdoelen voor broeikasgassen. Het gaat daarbij niet alleen om doelen die voor Defensie van toepassing zijn, maar ook om doelen van omliggende gemeenten die mogelijk door het voornemen worden beïnvloed.⁸¹ Geef aan welke toename aan broeikasgasemissies wordt verwacht en welke informatiebronnen en eenheid/eenheden hierbij zijn gebruikt.

Beschrijf daarnaast de mogelijkheden om het luchthaventerrein (en dus niet het vliegverkeer zelf) in de komende tijd energie-efficiënt te laten overschakelen naar CO₂-vrije energiebronnen:

- Beschrijf per bron wat daarvoor nodig is (zowel binnen als buiten de luchthaven) en wat er wordt ondernomen om die mogelijkheden te benutten. Denk bijvoorbeeld aan het ontwerp van gebouwen waardoor ze geschikter zijn voor zonne-energie, aan uitwisseling met en opslag van energie in de omgeving, etc.;
- Geef tot slot aan wanneer mogelijke maatregelen worden voorzien.

Geef aan welke mogelijkheden er zijn voor gebruik van duurzame materialen of hergebruik van materialen bij het (her)inrichten van het terrein.

4.10 Ruimtegebruik

Op basis van de uitgevoerde analyses zullen beperkingen worden gesteld aan het gebruik van de gronden in de omgeving van de luchthaven. Presenteer het vogelbeheergebied en de zones of contouren voor geluid, vliegveiligheid en externe veiligheid op duidelijke topografische kaarten, zo mogelijk met identieke uitsneden. Geef aan wat de planologische status is van deze gebieden. Geef relevante functies en bestemmingen herkenbaar aan op het kaartmateriaal. Ga in op de consequenties van het voornemen voor de ruimtelijke ordening en het ruimtegebruik.

⁷⁸ Op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn er drie beschermingsregimes, namelijk een regime voor inheemse vogelsoorten (§ 3.1), voor soorten van de Habitatrichtlijn (§ 3.2.) en een minder strikt regime voor een selectie van 'andere soorten'.

⁷⁹ Ga bij lichtverstoring in ieder geval in op de gevolgen voor vleermuizen en de nachtzwaluw die in het studiegebied veel voorkomt maar landelijk zeldzaam is.

⁸⁰ O.a. de gemeente Someren, provincie Brabant, de Stichting Dorpsraad Merselo, Vereniging Milieudefensie en de zienswijzen zoals die met nummer BS201 901 5640 vragen in hun zienswijze om de gevolgen voor de duurzaamheid en het klimaatkoord in beeld te brengen en/of om onderzoek naar maatregelen om de gevolgen voor het klimaat te beperken.

⁸¹ Zie voor dat laatste de zienswijze van de provincie Limburg.

Breng vastgestelde en goedgekeurde nieuwbouwplannen in beeld in het gebied waarbinnen het vliegverkeer en grondgebonden activiteiten kunnen leiden tot ernstige hinder respectievelijk een verhoogd risico⁸², en gebruik deze plannen⁸³ bij de berekeningen van de milieueffecten van het voornemen. Maak zo nodig apart inzichtelijk welke veranderingen in deze effecten komen door veranderingen in het vliegverkeer en welke effecten door ruimtelijke ontwikkelingen.

4.11 Monitoring en evaluatie

Voor het in beeld brengen van een aantal effecten, zoals de geluidbelasting en de emissies van ultrafijnstof door F-35 jachtvliegtuigen, zijn weinig gegevens beschikbaar. Daarom adviseert de Commissie metingen uit te voeren. Die zijn verder belangrijk om te kunnen aantonen of het voornemen voldoet aan de randvoorwaarden die in het luchthavenbesluit worden vastgelegd.⁸⁴ Geef in het MER inzicht in:

- de wijze waarop en wanneer de daadwerkelijke effecten van het voornemen en de effectiviteit van maatregelen worden gecontroleerd en geëvalueerd en welke criteria daarbij worden gehanteerd;
- welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als in de praktijk de voorgeschreven grenzen worden overschreden.

De Commissie adviseert om ook belevingsonderzoek uit te voeren (ook buiten de 40 dB L_{den}-contour) waarmee de ervaren hinder en slaapverstoring inclusief de belangrijkste niet akoestische factoren in kaart worden gebracht. Ze adviseert om te beginnen met een nulmeting voorafgaand aan de ingebruikname van de luchthaven⁸⁵ en te zorgen voor een goede klachtenregistratie en -behandeling.⁸⁶

5 Overige aspecten

5.1 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

⁸² Zie hiervoor ook paragrafen 4.3 en 4.4 van dit advies.

⁸³ Zie hiervoor de voetnoten 26 en 34 van dit advies.

⁸⁴ Het gaat hierbij niet alleen om geluidmetingen, maar bijvoorbeeld ook om de aantallen vliegtuigbewegingen per categorie, de gevolgde routes (horizontaal en verticaal) en de frequenties en de oorzaken van afwijkingen van voorgeschreven routes.

⁸⁵ Dat onderzoek dient geen onderdeel uit te maken van de procedure voor de milieueffectrapportage.

⁸⁶ Ook in de zienswijzen van omwonenden wordt om een adequaat bewakingsysteem en/of klachtenbehandelingssysteem gevraagd.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep op 18 september 2019 het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Yvo Kok-Palma
ir. Ferry Koopmans
dr. Johan Lembrechts (secretaris)
drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)
prof. dr. Dick Simons
ing. Rob Vogel
dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Luchthavenbesluit waarin het gebruik van de luchthaven en de beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven worden vastgelegd.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C6.1, "De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden te verwachten zijn die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

De staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

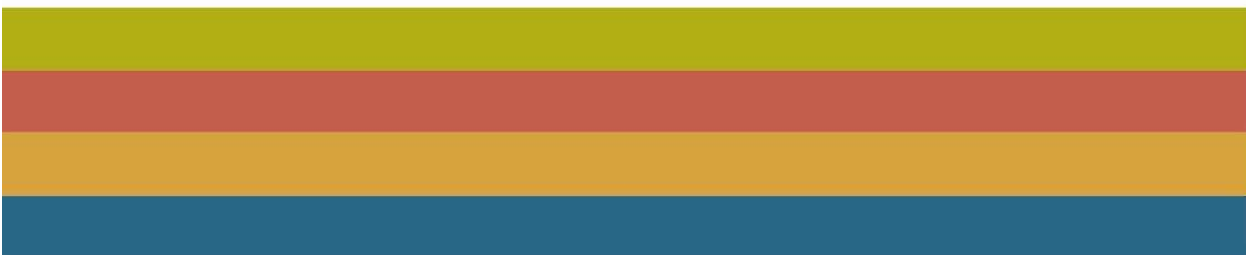
De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 4 oktober 2019 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3099](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Bijlage 2 Overzicht beantwoording zienswijze

De procedure tot en met het vaststellen van het luchthavenbesluit is beschreven in de c-NRD en is zichtbaar gemaakt in de infographic in bijlage 3

Tabel B2.1: Overzicht in welke paragrafen de zienswijzen zijn beantwoord. Dit overzicht telt 516 zienswijzen. In de tabel op blz. 12 van de reactienota is sprake van 618 zienswijzen. Voor deze tabel telt iedere brief of mail als 1 zienswijze, Voor de tabel op blz. 12 tellen ook mede-ondertekenaars van een zienswijze afzonderlijk mee. Ook is enkele malen sprake van een brief van een advocaat die is ingediend namens een aantal cliënten. Voor de tabel op blz. 12 zijn dan die cliënten afzonderlijk meegeteld.

Zienswijze	Paragraaf	
1	2.2.1	
	2.2.2	
	6.4.2	
	6.5	
	6.7.1	
	8.1	
	8.2	
	9.4	
	12.1.2	
	15.1.4	
	15.2.1	
	2	2.2.1
		2.2.2
6.4.2		
6.5		
6.7.1		
8.1		
8.2		
9.4		
12.1.2		
15.1.2		
15.1.4		
15.2.1		
3	= gelijk aan zienswijze 66	
4	3.5	
	3.8	
5	= gelijk aan zienswijze 66	
6	= gelijk aan zienswijze 66	
7	3.1	
	9.5	
8	2.2.2	
	3.7	
	8.2	
	9.1	
	15.1.2	
9	6.4.1	
	6.5	
	7.1	
	8.1	
	8.2	
	9.3	
	9.5	
	9.7.1	
	15.1.2	
	10	12.1.1
11	= gelijk aan zienswijze 66	
12	6.4.2	

Zienswijze	Paragraaf
	6.5
	8.2
	9.3
	9.5
	12.2
	15.1.1
	15.1.2
13	= gelijk aan zienswijze 66
14	= gelijk aan zienswijze 66
15	2.1.1
	2.1.5
	2.1.6
	3.5
	3.6
	5.7
	6.4.2
	8.2
8.4	
9.6	
11.4	
16	2.1.1
	2.1.2
	6.4.1
	6.4.2
	8.2
15.1.2	
17	= gelijk aan zienswijze 66
18	= gelijk aan zienswijze 66
19	2.1.1
	2.1.2
	2.1.3
	2.2.3
	3.3
	3.6
	3.7
	4.2.1
	4.6
	5.1
	5.4
	5.7
6.2	
6.3	
6.4.2	
6.5	
6.6	
6.7.2	
6.8	

Zienswijze	Paragraaf
	7.1
	7.2
	7.3.1
	8.2
	9.7.2
	11.6
	14.1
20	6.4.2 6.9.1 8.1 8.4 12.1.2
21	= gelijk aan zienswijze 66
22	= gelijk aan zienswijze 66
23	= gelijk aan zienswijze 66 2.1.1 3.8 5.4 7.1
24	= gelijk aan zienswijze 66
25	9.1 12.1.2
26	6.6 9.5 12.1.2 13.3 15.1.2
27	4.5 6.6 9.1 9.5 12.1.2 13.3 15.1.2 15.2.1
28	= gelijk aan zienswijze 27
29	6.4.2 7.1 8.4 9.3 11.4 12.2 15.1.2
30	6.7.1 9.1 9.3 9.5 10.3 12.1.2 15.1.2
31	= gelijk aan zienswijze 66
32	9.1 10.2 14.1 15.1.1
33	2.1.2 2.1.4 2.1.5 3.1 3.3

Zienswijze	Paragraaf
	4.2.2
	5.1
	5.2
	6.5
	9.4
	9.5
	11.3
	12.2
	13.1
	15.1.2
34	= gelijk aan zienswijze 66
35	3.7 4.2.1 6.5 6.7.4 8.1 9.3 11.2 12.2
36	= gelijk aan zienswijze 35
37	6.5 8.4 13.1
38	= gelijk aan zienswijze 66
39	2.1.8 3.9 11.1
40	2.1.1 2.2.4 6.4.1 6.5 14.3.3 15.1.2
41	= gelijk aan zienswijze 66
42	= gelijk aan zienswijze 66
43	= gelijk aan zienswijze 9
44	3.5 3.6 5.7 6.4.1 6.5 6.6 8.2 8.4 11.1
45	= gelijk aan zienswijze 66
46	= gelijk aan zienswijze 312
47	15.2.1
48	11.2 15.2.1
49	12.1.2
50	= gelijk aan zienswijze 66
51	= gelijk aan zienswijze 66
52	2.1.1 3.5 3.6 5.7 6.4.2 8.2 8.4

Zienswijze	Paragraaf
	11.1
53	= gelijk aan zienswijze 66
54	= gelijk aan zienswijze 66
55	2.1.5 2.1.6 6.4.2 9.3 9.5 12.1.2 12.2 15.1.2
56	3.1 3.9 5.1 6.3 6.4.1 6.5 6.9.1 8.1 8.2 8.5 9.3 11.3 11.6 13.1 14.3.1
57	6.4.2
58	= gelijk aan zienswijze 9
59	= gelijk aan zienswijze 66
60	= gelijk aan zienswijze 66
61	2.1.4 3.2 3.3 3.5 3.6 5.1 5.2 5.3 6.4.2 6.6 6.8 7.2 7.3.1 8.2
62	= gelijk aan zienswijze 66
63	= gelijk aan zienswijze 66
64	2.1.6 5.1 5.7 6.3 6.7.3 9.7.1
65	= gelijk aan zienswijze 66
66	2.1.1 2.1.5 3.1 3.5 3.6 4.1 4.2.1

Zienswijze	Paragraaf
	5.4
	6.3
	6.5
	8.2
	9.5
	9.7.3
	12.2
	13.1
	15.1.1
	15.1.2
	15.2.1
67	2.1.2 2.2.4 3.9 8.4 9.5 9.7.1 15.1.2
68	= gelijk aan zienswijze 66
69	= gelijk aan zienswijze 66
70	= gelijk aan zienswijze 66
71	= gelijk aan zienswijze 66
72	= gelijk aan zienswijze 66
73	= gelijk aan zienswijze 66
74	9.5 9.7.2 15.1.2
75	= gelijk aan zienswijze 66
76	= gelijk aan zienswijze 66
77	= gelijk aan zienswijze 303 15.1.2
78	6.5 6.9.1 7.1 9.3 9.5 9.7.1 9.7.3 10.1 15.1.2
79	13.1
80	= gelijk aan zienswijze 66
81	= gelijk aan zienswijze 344
82	= gelijk aan zienswijze 445
83	= gelijk aan zienswijze 66
84	= gelijk aan zienswijze 66
85	= gelijk aan zienswijze 66
86	8.5
87	2.1.1
88	= gelijk aan zienswijze 66
89	2.1.2 2.1.8 3.1 3.8 5.1 5.2 5.5 6.3 6.4.2 6.5

Zienswijze	Paragraaf
	6.6
	6.8
	8.1
	8.4
	9.5
	12.2
	14.1
	15.1.2
90	2.2.1
	2.2.2
	3.1
	3.5
	3.6
	3.8
	6.3
	6.4.2
	8.2
	8.4
	9.5
	10.1
	14.2
	14.3.1
	15.1.2
	15.1.3
91	= gelijk aan zienswijze 66
92	= gelijk aan zienswijze 66
93	= gelijk aan zienswijze 66
94	= gelijk aan zienswijze 66
95	9.3
	9.4
	11.4
	15.1.2
96	= gelijk aan zienswijze 66
97	= gelijk aan zienswijze 77
98	2.1.1
	8.4
	12.1.2
99	2.1.1
	8.4
100	= gelijk aan zienswijze 66
101	6.4.2
	8.4
	9.3
	9.5
	13.1
102	= gelijk aan zienswijze 66
103	6.4.2
	11.2
	11.4
104	6.4.2
	9.3
	15.1.2
105	= gelijk aan zienswijze 66
106	4.6
	6.4.2
	11.2
107	= gelijk aan zienswijze 66
108	= gelijk aan zienswijze 66
109	5.2
	8.1

Zienswijze	Paragraaf
	8.2
	8.4
	9.2.1
	9.3
	9.5
	9.7.1
	12.1.2
	12.2
	13.1
	15.1.1
	15.1.2
	15.2.1
110	2.1.5
	6.4.1
	6.4.2
	8.2
	8.4
	9.3
	9.5
	11.1
	13.1
111	= gelijk aan zienswijze 66
112	= gelijk aan zienswijze 110
	2.1.5
	6.4.1
	6.4.2
	8.2
	8.4
	9.3
	9.5
	11.1
	13.1
113	2.1.5
	2.1.7
	2.2.1
	2.2.2
	3.1
	3.5
	6.5
	8.1
	8.2
	9.5
	13.1
114	= gelijk aan zienswijze 66
115	2.1.5
	3.6
	8.1
	9.2.1
	9.5
	11.2
	13.2
116	2.1.5
	3.1
	3.3
	3.6
	4.2.1
	4.2.2
	5.3
	5.5
	6.3
	6.5

Zienswijze	Paragraaf
	8.2
	8.4
	9.2.1
	9.5
	11.1
	13.1
	15.1.2
	15.2.1
	15.2.2
	15.3
117	2.1.5
	3.1
	3.3
	3.9
	4.2.2
	5.1
	5.2
	6.5
	6.7.2
	9.3
	9.5
	11.5
	11.6
	12.2
	13.1
	14.1
	15.1.2
	15.2.1
	15.2.2
118	2.1.5
	3.1
	3.6
	5.2
	6.4.2
	6.5
	8.4
	9.3
	9.5
	11.1
	11.6
119	6.4.1
	6.4.2
	6.5
	6.7.1
	6.7.2
	7.1
	8.1
	9.3
	9.4
	9.5
	11.1
	11.4
	11.5
	11.6
	12.1.2
	12.2
	13.1
	15.1.2
	15.2.1
120	8.1
	8.2

Zienswijze	Paragraaf
	9.5
	9.7.3
	13.1
	14.3.3
121	= gelijk aan zienswijze 66
122	3.1
	3.9
	5.1
	6.5
	9.2.1
	12.1.2
	12.2
	13.1
	14.3.3
123	= gelijk aan zienswijze 66
124	2.1.6
	6.5
	6.6
	8.2
	8.5
125	8.1
	8.4
	9.1
	9.3
	9.5
	9.7.1
	12.1.2
	13.1
	15.1.2
126	2.1.9
	2.2.1
	2.2.2
	3.1
	3.5
	3.6
	4.1
	5.2
	6.3
	6.4.2
	6.5
	6.8
	6.9.1
	8.1
	8.2
	9.5
	9.7.3
	11.1
	11.3
	12.1.2
	13.1
127	= gelijk aan zienswijze 66
128	= gelijk aan zienswijze 66
129	6.5
	10.2
	11.2
	11.4
130	= gelijk aan zienswijze 66
131	2.1.2
	6.4.2
	8.2
	9.7.3

Zienswijze	Paragraaf
	12.2
	14.1
	15.2.1
132	= gelijk aan zienswijze 66
133	2.1.1 4.2.1 6.4.2 8.2
134	= gelijk aan zienswijze 133 2.1.1 4.2.1 6.4.2 8.2
135	= gelijk aan zienswijze 66
136	= gelijk aan zienswijze 66
137	= gelijk aan zienswijze 66
138	= gelijk aan zienswijze 66
139	2.1.5 3.1 5.2 5.3 6.3 6.5 6.6 8.4 9.3 9.5 15.1.2
140	2.2.1 2.2.2 3.1 3.6 5.1 6.4.2 6.5 8.1 9.2.1 11.1
141	= gelijk aan zienswijze 15
142	= gelijk aan zienswijze 141
143	= gelijk aan zienswijze 66
144	6.2 6.4.2 6.5 15.1.2
145	3.6 6.4.2 6.7.1 6.7.3 9.3 9.5 15.1.2
146	3.6 5.2 6.3 6.5 6.7.3 6.9.3 9.3 9.7.1

Zienswijze	Paragraaf
147	= gelijk aan zienswijze 66
148	= gelijk aan zienswijze 66
149	2.1.2 3.1 3.2 3.3 3.6 3.7 5.1 5.2 5.3 5.7 6.2 6.3 6.4.2 6.6 6.7.1 6.8 7.2 7.3.1 8.2 12.1.2 14.1 14.3.2
150	6.6 8.1 9.1 9.5 12.2 15.1.2
151	= gelijk aan zienswijze 66
152	2.1.5 3.5 3.6 6.4.2 7.1 8.1 8.2 8.4 10.1 11.1
153	2.1.2 2.2.2 6.3 6.4.2 6.9.2 7.1 8.1 8.2 8.5 9.1 9.2.1 9.5 11.1 11.2 11.5 13.1 15.1.2 15.2.1
154	6.6 8.1

Zienswijze	Paragraaf
	11.1
	15.1.2
155	= gelijk aan zienswijze 312
156	= gelijk aan zienswijze 66
157	= gelijk aan zienswijze 66
158	3.6 6.3 6.8 7.3.2 8.4 9.2.1 9.5 9.7.1 9.7.3 10.1 11.2 12.1.2 12.2 13.1 14.3.1 15.1.2 15.2.2
159	= gelijk aan zienswijze 66
160	= gelijk aan zienswijze 312
161	= gelijk aan zienswijze 66
162	= gelijk aan zienswijze 66
163	2.1.1 2.1.4 3.1 3.8 3.9 4.2.2 6.3 6.4.2 7.1 7.2 8.4 8.5 9.4 12.1.2 13.1
164	= gelijk aan zienswijze 66
165	= gelijk aan zienswijze 66
166	= gelijk aan zienswijze 66
167	9.5 9.7.2 12.1.2 13.1 15.1.2
168	= gelijk aan zienswijze 9
169	= gelijk aan zienswijze 66
170	= gelijk aan zienswijze 66
171	3.9
172	= gelijk aan zienswijze 66
173	6.4.2 8.4 9.3 15.1.2
174	6.6 8.4

Zienswijze	Paragraaf
175	= gelijk aan zienswijze 66
176	= gelijk aan zienswijze 411
177	= gelijk aan zienswijze 66
178	2.1.1 2.1.5 3.1 3.5 3.6 4.1 4.2.1 5.4 6.3 6.5 8.1 8.2 9.5 9.7.3 13.1 15.1.1 15.1.2 15.2.1
179	3.6 8.4 9.3 13.1
180	= gelijk aan zienswijze 66
181	= gelijk aan zienswijze 66
182	= gelijk aan zienswijze 66
183	2.1.1 9.3 9.5 15.1.2
184	= gelijk aan zienswijze 66
185	= gelijk aan zienswijze 66
186	= gelijk aan zienswijze 66
187	= gelijk aan zienswijze 411
188	= gelijk aan zienswijze 411
189	6.4.1 6.5 7.1 8.1 8.2 9.5 9.7.1 15.1.2
190	3.1 3.6 8.2 9.5 13.1 15.1.2 15.2.1 15.2.2
191	2.1.1 2.1.5 3.1 3.5 3.6 4.1 4.2.1

Zienswijze	Paragraaf
	5.4
	6.3
	6.5
	6.7.1
	8.2
	9.5
	9.7.3
	13.1
	15.1.1
	15.1.2
	15.2.1
192	= gelijk aan zienswijze 66
193	= gelijk aan zienswijze 66
194	= gelijk aan zienswijze 66
195	2.1.1
	2.1.4
	3.1
	5.2
	5.3
	5.4
	5.7
	6.5
	8.2
	14.1
	14.3.3
196	2.1.1
	2.1.6
	8.1
197	2.1.1
	3.7
	6.4.1
	8.5
	9.5
	11.1
	13.3
198	= gelijk aan zienswijze 66
199	= gelijk aan zienswijze 66
200	= gelijk aan zienswijze 66
201	= gelijk aan zienswijze 301
202	= gelijk aan zienswijze 66
203	= gelijk aan zienswijze 66
204	= gelijk aan zienswijze 66
205	= gelijk aan zienswijze 66
206	= gelijk aan zienswijze 66
207	= gelijk aan zienswijze 66
208	= gelijk aan zienswijze 66
209	= gelijk aan zienswijze 66
210	= gelijk aan zienswijze 66
211	= gelijk aan zienswijze 66
212	= gelijk aan zienswijze 66
213	= gelijk aan zienswijze 66
214	= gelijk aan zienswijze 66
215	= gelijk aan zienswijze 66
216	= gelijk aan zienswijze 66
217	= gelijk aan zienswijze 66
218	= gelijk aan zienswijze 66
219	= gelijk aan zienswijze 66
220	= gelijk aan zienswijze 66
221	= gelijk aan zienswijze 66

Zienswijze	Paragraaf
222	= gelijk aan zienswijze 66
223	= gelijk aan zienswijze 344
224	3.1
	3.6
	4.2.2
225	6.4.2
	9.1
	9.3
	15.1.2
226	= gelijk aan zienswijze 66
227	= gelijk aan zienswijze 66
228	= gelijk aan zienswijze 66
229	2.1.1
	6.4.2
230	= gelijk aan zienswijze 66
231	= gelijk aan zienswijze 66
232	= gelijk aan zienswijze 66
233	= gelijk aan zienswijze 66
234	= gelijk aan zienswijze 66
235	3.9
	9.5
	13.1
	15.1.2
236	9.5
	12.1.2
	15.2.1
237	2.1.4
	2.1.8
	2.2.1
	2.2.2
	5.2
238	= gelijk aan zienswijze 66
239	= gelijk aan zienswijze 66
240	2.2.2
	9.7.3
241	= gelijk aan zienswijze 66
242	4.6
243	= gelijk aan zienswijze 66
244	3.9
	5.7
	6.4.2
	6.5
	6.7.1
	6.8
	8.1
	8.2
	9.3
	9.5
	11.3
	12.1.2
	15.1.2
	15.1.3
245	2.1.1
	3.6
	5.7
	6.4.2
	6.5
	6.7.1
	8.2

Zienswijze	Paragraaf
	9.1
	9.3
	9.5
	9.7.1
	9.7.3
	12.1.2
	15.1.2
	15.2.1
246	= gelijk aan zienswijze 66
247	= gelijk aan zienswijze 66
248	2.1.5 3.6 6.5
249	15.1.2
250	= gelijk aan zienswijze 66
251	= gelijk aan zienswijze 427
252	= gelijk aan zienswijze 66
253	9.5
254	12.1.2
255	= gelijk aan zienswijze 66
256	= gelijk aan zienswijze 66
257	= gelijk aan zienswijze 15
258	= gelijk aan zienswijze 66
259	2.1.1 4.2.1 6.4.2 8.2 12.1.2
260	= gelijk aan zienswijze 66
261	= gelijk aan zienswijze 66
262	= gelijk aan zienswijze 66
263	= gelijk aan zienswijze 276
264	= gelijk aan zienswijze 66
265	5.5 6.6 6.8 8.2 9.1 11.2 13.3
266	= gelijk aan zienswijze 66
267	= gelijk aan zienswijze 66
268	= gelijk aan zienswijze 66
269	= gelijk aan zienswijze 66
270	15.2.1 15.2.2
271	= gelijk aan zienswijze 395
272	= gelijk aan zienswijze 66
273	= gelijk aan zienswijze 66
274	= gelijk aan zienswijze 66
275	= gelijk aan zienswijze 276
276	2.1.1 2.1.5 3.1 3.5 3.6 4.2.1 5.2 5.3

Zienswijze	Paragraaf
	5.7
	6.3
	6.4.2
	6.5
	6.8
	7.3.2
	8.2
	9.1
	9.3
	9.5
	13.1
	15.1.2
	15.2.2
277	= gelijk aan zienswijze 15
278	= gelijk aan zienswijze 66
279	2.1.4 2.1.6 6.3 6.4.2 6.5 6.7.1 7.1 9.3 9.4 9.5 9.7.1 11.2 11.4 12.1.2 13.1
280	6.4.2 6.6 9.3 11.6 13.1
281	= gelijk aan zienswijze 66
282	= gelijk aan zienswijze 66
283	= gelijk aan zienswijze 66
284	= gelijk aan zienswijze 66
285	= gelijk aan zienswijze 66
286	= gelijk aan zienswijze 66
287	= gelijk aan zienswijze 66
288	= gelijk aan zienswijze 66
289	= gelijk aan zienswijze 66
290	= gelijk aan zienswijze 66
291	= gelijk aan zienswijze 296
292	= gelijk aan zienswijze 66
293	3.1 5.5 6.5 9.3
294	= gelijk aan zienswijze 66
295	= gelijk aan zienswijze 66
296	6.4.2 9.5 11.2 11.4
297	2.1.5 3.1 6.3

Zienswijze	Paragraaf
	6.4.2
	6.5
	6.7.1
	7.3.1
	8.5
	9.3
	9.5
	12.2
	15.1.1
298	6.4.2
	9.5
	11.4
	11.6
299	3.9
	9.5
	11.6
300	8.1
	8.2
	9.5
	11.3
	11.4
	11.5
	11.6
301	3.6
	6.6
	11.1
	11.6
	12.1.2
302	= gelijk aan zienswijze 66
303	2.1.1
	2.1.5
	3.5
	3.6
	6.4.2
	8.2
	8.4
	9.6
	11.4
304	= gelijk aan zienswijze 66
305	= gelijk aan zienswijze 66
306	= gelijk aan zienswijze 66
307	= gelijk aan zienswijze 66
308	= gelijk aan zienswijze 66
309	= gelijk aan zienswijze 66
310	= gelijk aan zienswijze 66
311	= gelijk aan zienswijze 66
312	2.1.4
	3.5
	6.3
	6.4.1
	6.5
	8.1
	8.2
	9.2.1
	9.3
	11.1
	11.2
	11.3
	11.4
	11.5

Zienswijze	Paragraaf
	13.1
	15.2.1
313	= gelijk aan zienswijze 66
314	6.4.2
	11.2
	15.2.1
315	= gelijk aan zienswijze 66
316	= gelijk aan zienswijze 66
317	= gelijk aan zienswijze 66
318	= gelijk aan zienswijze 66
319	= gelijk aan zienswijze 66
320	= gelijk aan zienswijze 66
321	= gelijk aan zienswijze 66
322	2.1.5
	5.2
	8.1
	8.2
	9.3
	12.1.2
323	6.5
	7.1
	8.1
	9.3
	15.1.2
324	2.1.5
325	= gelijk aan zienswijze 66
326	= gelijk aan zienswijze 312
327	= gelijk aan zienswijze 66
328	= gelijk aan zienswijze 66
329	= gelijk aan zienswijze 66
330	= gelijk aan zienswijze 66
331	2.1.5
	3.4
	5.1
	6.1
	6.3
	6.4.2
	6.5
	6.7.1
	9.3
332	= gelijk aan zienswijze 66
333	= gelijk aan zienswijze 66
334	2.2.2
	3.4
	5.1
	6.1
	6.2
	6.3
	6.4.2
	6.6
	6.7.1
	8.2
335	9.3
	9.7.2
336	= gelijk aan zienswijze 66
337	3.1
	3.2
	3.4
	4.4

Zienswijze	Paragraaf
	4.6
	5.1
	5.7
	6.1
	6.3
	6.6
	7.1
	8.2
	11.2
	11.3
	11.4
	13.2
338	= gelijk aan zienswijze 66
339	6.3 6.4.1 6.4.2 6.5 9.3 11.2 12.1.2 15.1.2
340	2.1.5 6.4.2 6.6 8.2 11.3 11.4 11.5 11.6
341	= gelijk aan zienswijze 340
342	= gelijk aan zienswijze 340
343	= gelijk aan zienswijze 66
344	6.4.2 11.2 11.4
345	= gelijk aan zienswijze 66
346	= gelijk aan zienswijze 66
347	= gelijk aan zienswijze 66
348	= gelijk aan zienswijze 66
349	2.1.1 5.2
350	3.9 6.4.2
351	= gelijk aan zienswijze 66
352	10.2
353	= gelijk aan zienswijze 66
354	2.2.2 8.2 9.3 15.1.3
355	2.2.2 9.5 10.1 12.2 13.1 15.1.2
356	15.2.1
357	6.4.1 8.1 15.1.2

Zienswijze	Paragraaf
358	2.1.3 2.1.5 2.2.2
359	2.1.5 3.1 3.2 3.6 5.1 6.6 8.5 11.4
360	= gelijk aan zienswijze 323
361	= gelijk aan zienswijze 66
362	= gelijk aan zienswijze 66
363	= gelijk aan zienswijze 66
364	= gelijk aan zienswijze 66
365	= gelijk aan zienswijze 66
366	= gelijk aan zienswijze 66
367	11.4 12.2
368	= gelijk aan zienswijze 66
369	= gelijk aan zienswijze 344
370	3.9 6.7.1 12.2 15.2.2
371	= gelijk aan zienswijze 66
372	= gelijk aan zienswijze 66
373	= gelijk aan zienswijze 66
374	= gelijk aan zienswijze 66
375	= gelijk aan zienswijze 66
376	= gelijk aan zienswijze 66
377	= gelijk aan zienswijze 66
378	2.1.5 2.1.6 5.7 6.3 8.2 8.4 9.1 9.3 9.4 9.6 11.1 11.2 11.4 12.2 13.1
379	= gelijk aan zienswijze 378
380	2.1.1
381	6.5 6.9.1 7.1 9.3 9.7.1 10.1 15.1.2
382	= gelijk aan zienswijze 381
383	6.5

Zienswijze	Paragraaf
	6.9.1
	7.1
	8.2
	9.3
	9.7.1
	9.7.3
	10.1
	15.1.2
384	= gelijk aan zienswijze 381
385	= gelijk aan zienswijze 66
386	= gelijk aan zienswijze 66
387	= gelijk aan zienswijze 66
388	= gelijk aan zienswijze 66
389	= gelijk aan zienswijze 66
390	12.2 15.2.1
391	= gelijk aan zienswijze 66
392	2.1.5 8.2 9.2.2
393	= gelijk aan zienswijze 66
394	= gelijk aan zienswijze 66
395	2.1.2 8.1 8.2 11.3 12.2 13.1 14.3.3 15.1.2 15.2.2
396	2.2.1 2.2.2 3.5 4.5 9.5 12.1.2 15.2.1
397	= gelijk aan zienswijze 396
398	= gelijk aan zienswijze 66
399	= gelijk aan zienswijze 66
400	2.2.1 2.2.2 4.6 5.4 6.1 8.2 8.4 8.5 9.3 9.5 11.4 12.1.2 14.1
401	= gelijk aan zienswijze 66
402	= gelijk aan zienswijze 66
403	6.3 8.5 15.1.2
404	6.4.2

Zienswijze	Paragraaf
	8.4 15.1.2
405	= gelijk aan zienswijze 66
406	= gelijk aan zienswijze 66
407	2.2.2 6.4.2 6.5 6.7.1 7.1 8.4 9.3 15.2.1
408	= gelijk aan zienswijze 66
409	= gelijk aan zienswijze 66
410	= gelijk aan zienswijze 66
411	2.1.1 2.1.5 3.9 8.1 11.1 12.1.2 15.2.1
412	2.1.5 6.5 9.3 9.7.3 11.2 13.1 15.1.2 15.1.3 15.2.1
413	2.1.5 2.1.6 3.5 3.6 8.2 8.4 9.7.1 10.1 11.3
414	2.2.1 2.2.2 2.2.3 3.1 3.2 3.3 3.6 4.3 4.6 5.2 6.2 6.3 6.4.1 6.4.2 6.7.1 6.7.2 6.8 8.2 8.3 9.7.2 11.1

Zienswijze	Paragraaf
	11.3
	11.6
	13.3
415	= gelijk aan zienswijze 312
416	= gelijk aan zienswijze 66
417	= gelijk aan zienswijze 344
418	= gelijk aan zienswijze 66
419	= gelijk aan zienswijze 344
420	= gelijk aan zienswijze 344
421	= gelijk aan zienswijze 66
422	= gelijk aan zienswijze 66
423	= gelijk aan zienswijze 66
424	9.1 10.2 11.2 11.6 13.3 15.2.1
425	2.1.5 3.9 6.4.1 9.1 11.2 15.2.1 15.2.2
426	2.1.1 2.1.2 4.2.1 6.4.2 8.2
427	2.1.6 6.4.2 6.5 6.9.1 9.3 9.5 9.7.1 10.1 13.1 15.1.2
428	= gelijk aan zienswijze 66
429	2.1.1 2.1.5 2.1.6 3.5 3.6 5.7 6.4.2 8.1 8.2 9.6 11.2 11.4 13.1
430	= gelijk aan zienswijze 66
431	2.1.6 6.3 9.5
432	= gelijk aan zienswijze 303
433	= gelijk aan zienswijze 66

Zienswijze	Paragraaf
434	= gelijk aan zienswijze 66
435	= gelijk aan zienswijze 66
436	2.1.5
437	= gelijk aan zienswijze 66
438	2.1.5
439	= gelijk aan zienswijze 66
440	= gelijk aan zienswijze 66
441	= gelijk aan zienswijze 303
442	= gelijk aan zienswijze 66
443	3.1 3.8 6.4.1 8.4 14.2
444	= gelijk aan zienswijze 66
445	= gelijk aan zienswijze 56
446	= gelijk aan zienswijze 66
447	= gelijk aan zienswijze 66
448	= gelijk aan zienswijze 66
449	3.6 7.1 9.1 11.2 12.2 15.1.2
450	2.1.1 3.3 3.6 3.9 5.1 5.2 5.3 5.7 6.2 6.3 6.4.2 6.6 6.8 7.1 7.2 7.3.1 8.2 9.1
451	= gelijk aan zienswijze 303 2.1.1 2.1.5 3.5 3.6 6.4.2 8.2 8.4 9.6 11.4
452	= gelijk aan zienswijze 66
453	2.1.2 8.1 8.2 11.3 12.2 13.1

Zienswijze	Paragraaf
	14.3.3 15.1.2
454	3.3 7.1 9.5 11.4 14.2 15.1.2
455	= gelijk aan zienswijze 303
456	= gelijk aan zienswijze 66
457	6.4.1 8.1 8.4 9.3 10.3 15.1.3
458	3.1 6.8 9.3 12.1.2 15.1.2
459	5.2 12.1.2
460	6.5 6.6 9.2.1 9.5 9.7.1 10.1
461	3.9 15.1.2 15.2.1
462	= gelijk aan zienswijze 66
463	= gelijk aan zienswijze 303
464	= gelijk aan zienswijze 303
465	6.4.2 11.2 11.4
466	= gelijk aan zienswijze 66
467	= gelijk aan zienswijze 66
468	6.4.2
469	2.1.5 3.1 3.6 3.9 5.4 9.4 9.7.2 12.1.2 13.1 15.1.1 15.1.2
470	= gelijk aan zienswijze 66
471	is alleen bezwaar
472	3.9 8.1 8.2 11.3 13.1 14.3.3

Zienswijze	Paragraaf
	15.1.2 15.2.1
473	3.1 4.1 5.1 5.2 6.4.2 7.1 9.1 9.3 9.5 12.1.2 12.2 14.1 14.3.3 15.1.2 15.2.1
474	= gelijk aan zienswijze 66
475	= gelijk aan zienswijze 303
476	= gelijk aan zienswijze 66
477	= gelijk aan zienswijze 66
478	= gelijk aan zienswijze 66
479	= gelijk aan zienswijze 66
480	= gelijk aan zienswijze 66
481	= gelijk aan zienswijze 66
482	6.4.2 9.3 9.5 12.1.2 15.1.2
483	= gelijk aan zienswijze 66
484	= gelijk aan zienswijze 66
485	= gelijk aan zienswijze 66
486	= gelijk aan zienswijze 303 2.1.1 2.1.5 2.1.6 3.5 3.6 5.7 8.2 8.4 9.5 11.1 15.1.2
487	9.3
488	= gelijk aan zienswijze 303
489	= gelijk aan zienswijze 344
490	5.1 6.5 12.2
491	= gelijk aan zienswijze 303
492	= gelijk aan zienswijze 66
493	= gelijk aan zienswijze 312
494	6.4.1 8.1 8.2 9.5 11.4 13.1

Zienswijze	Paragraaf
495	2.1.5
496	9.5
497	= gelijk aan zienswijze 66
498	= gelijk aan zienswijze 66
499	= gelijk aan zienswijze 303
500	= gelijk aan zienswijze 66
501	= gelijk aan zienswijze 66
502	= gelijk aan zienswijze 66
503	= gelijk aan zienswijze 66
504	= gelijk aan zienswijze 66
505	= gelijk aan zienswijze 66
506	= gelijk aan zienswijze 66
507	3.1 8.2 11.4 14.3.1
508	5.3 9.5
509	= gelijk aan zienswijze 66
510	3.1 6.5 6.7.1

Zienswijze	Paragraaf
	9.5
	15.1.2
	15.1.3
511	3.1 5.3 6.3 6.4.1 6.5 6.6 8.4 8.5 11.6 14.3.1
512	5.1 5.2 5.3 9.5 15.2.1
513	= gelijk aan zienswijze 66
514	= gelijk aan zienswijze 66
515	3.6
516	= gelijk aan zienswijze 66

Bijlage 3 Infographic van procedure vaststellen LHB



Ministerie van Defensie

Procedure voorbereiding luchthavenbesluit

