



## Aangetekend

Ministerie van Defensie  
Directie Materieel, Vastgoed, Leefomgeving en Duurzaamheid  
o.v.v. Nationaal Programma Ruimte voor Defensie  
Postbus 20701  
2500 ES DEN HAAG

**Cluster** WL  
**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** DOC-00608976  
**Bijlage(n)** 1

**Behandeld**  
**Telefoon**  
**Maastricht** 6 februari 2024  
**Verzonden** **08 FEB. 2024**

## Onderwerp

Zienswijze op Notitie Reikwijdte en Detailniveau NPRD

Excellentie,

Op 18 december 2023 heeft uw ministerie de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), horende bij het Nationale Programma Ruimte voor Defensie (NPRD), ter inzage gelegd. Wij maken van de gelegenheid gebruik onze zienswijze aan u over te brengen. Onze zienswijze heeft betrekking op vijf hoofdlijnen van kritiekpunten op de NRD: te weinig diepgang, risico op doelredanatie, risico op eigenstandige belangenafwegingen, de ruimtelijke puzzel, en defensie ontwikkelingen over de grens. We zullen deze punten verderop in deze brief toelichten. Ook geven we u mee dat veel van de wensen van Defensie wat ons betreft in Noord- en Midden-Limburg fysiek niet inpasbaar zijn en om stringente keuzes in het ruimtelijk beleid vragen. Het reactiveren van vliegbasis De Peel is voor ons geen wenkend perspectief. In de bijlage treft u in meer detail de vragen en opmerkingen aan die onze experts hebben op de NRD.

## Inleiding

Veel van de Defensie-activiteiten, onder andere de mogelijke reactivering van de militaire vliegbasis De Peel en het intensiever gebruik van de laagvlieggebieden, hebben grote impact op de leefbaarheid van een groot gebied in Limburg en Noord-Brabant, de waarde van bestaande woningen en de ontwikkelingsmogelijkheden voor nieuwe woningen, beperking van de mogelijkheden voor de energietransitie, een verstoring effect op de natuur, waterbeheer en economie (onder meer ambities hippische regio). Ook is de (toename van de) stikstofuitstoot een belangrijk onderdeel waar grote aandacht voor is in het kader van impact op de omgeving.

De ruimtebehoefte van Defensie heeft daarnaast gevolgen voor de Provinciale- en regionale opgaven. Die provinciale opgaven –zowel voor stikstof als voor ruimte- volgt uit Rijksprogramma's en zijn een gezamenlijk belang voor Rijk en Provincie.

Ons college heeft begrip dat de geopolitieke situatie extra inzet vanuit de Nederlandse krijgsmacht vereist. Vrede en veiligheid hebben prioriteit naast andere belangen zoals leefbaarheid, natuur en economie, maar sluiten deze wat het college betreft niet uit.



Er zijn genoeg functies die geen overlast geven en juist goed zijn voor de omgeving. Zo bestaat er groot draagvlak in de regio De Peel voor het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando dat op vliegbasis De Peel gehuisvest is. Dit zorgt voor werkgelegenheid en economische baten, terwijl de overlast voor de omgeving minimaal is.

### ***Ontwikkelperspectief NOVEX De Peel en Ruimtelijk Voorstel***

Het Ruimtelijk Voorstel (dat ons college vlak voor Kerst 2023 aan het Rijk heeft aangeboden), en het Ontwikkelperspectief NOVEX De Peel, lopen vooruit op het NPRD. Dat heeft te maken met de volgorde van deze processen, waarbij wij ervan uitgaan dat er eerst een Ruimtelijk Arrangement wordt gesloten (op basis van het Ruimtelijk Voorstel) alvorens het NPRD ter besluitvorming in het Kabinet voorligt.

De conclusie in het Ontwikkelperspectief is dat het heropenen van de vliegbasis in geen van de scenario's een wenkend perspectief is. De stapeling en uitbreiding van activiteiten van de vliegvelden (Volkel, De Peel en meer op afstand ook Eindhoven) en de laagvlieggebieden in De Peel beperken het beoogde perspectief en het realiseren van de opgaven van NOVEX de Peel. Het zet een grote (aanvullende) druk om de andere nationale en regionale doelen in de volle omgang te realiseren, of maakt deze zelfs onmogelijk.

In het concept Ruimtelijk Voorstel stelt het college dat:

- pas als uit een integraal Kabinetsbesluit blijkt dat reactivering van de vliegbasis onvermijdelijk is;
- de impact daarvan gekwantificeerd is;
- en er een overeenkomst tussen Rijk, regio en Provincie is over een samenhangend pakket van compensatiemaatregelen en mee-koppelkansen, een doorvertaling van het NPRD in de Provinciale Omgevingsvisie en –Programma's aan de orde kan zijn.

Het is aan de Staatssecretaris en Kabinet om hier de eerste stappen in te zetten.

### ***NAVO activiteiten en mogelijke uitbreidingen buitenlandse krijgsmacht***

In de NRD beperkt Defensie zich vooralsnog tot alleen de ruimtevrage voor de 'eigen' krijgsmacht, waarbij wel de verplichtingen die volgen uit het NAVO lidmaatschap worden meegenomen, maar niet de activiteiten die de NAVO zelf heeft in (en in de directe nabijheid van) Nederland. De NAVO is in Zuid-Limburg (en omgeving) aanwezig met een vliegbasis in Geilenkirchen, een hoofdkantoor in Brunssum, het United States Army Garrison in Brunssum en een (Amerikaanse) opslag en onderhoudslocatie in Eygelshoven. Daarnaast wordt ook niet duidelijk wat de impact is van eventuele uitbreidingen bij buitenlandse krijgsmachten, zoals op Kleine-Brogel in België of op Duitse bases in de nabijheid van Nederland, of het medegebruik van burgerluchthavens in de grensstreek met Nederland (bijvoorbeeld Luik of Weeze). In de bestuurlijke overleggen die wij met u hebben gehad op 16 september 2022 en 10 maart 2023 heeft u aangegeven dat er vanuit Nederland noch Duitsland voornemens zijn om jachtvliegtuigen op Geilenkirchen te stationeren, maar dat de basis wel opengesteld is voor starts en landingen van jachtvliegtuigen. Daarbij geeft de gemeente Beekdaelen aan dat dit gebruik door jachtvliegtuigen lijkt toe te nemen. Wij vragen u daarom ons te informeren over de uitbreidingsplannen van onze buurlanden en van de NAVO. En wij vragen u, in het geval dat er sprake is van een toenemend gebruik van Geilenkirchen door jachtvliegtuigen of andere militaire toestellen, om conform gemaakte bestuurlijke afspraak op 10 maart 2023 Duitsland en de NAVO te wijzen op de overlast daarvan in Nederland.



## **Vijf hoofdlijnen van onze zienswijze**

Wij hebben vijf hoofdlijnen van kritiekpunten op de NRD: te weinig diepgang, risico op doelredentatie, risico op eigenstandige belangenafwegingen, de ruimtelijke puzzel en defensie ontwikkelingen over de grens.

### **1. Te weinig diepgang**

Het plan-MER moet de diepgang hebben die past bij de "zwaarte" van het Kabinetsbesluit over allocatie van jachtvliegtuigcapaciteit. Het NRD beschrijft dat het detailniveau voor dit plan-MER in hoofdzaak zal bestaan uit kwalitatieve beoordelingen die soms (specifiek bij de beoordeling van het voorkeursalternatief) aangevuld worden met een kwantitatieve of modelmatige berekening. In het MER bent u voornemens om de effecten die verwacht worden weer te geven in een zogenaamde foto van de leefomgeving. Vaak is dat in een grafische vorm waarin met pijlen en kleuren de kansen en bedreigingen worden aangegeven van een ontwikkeling. Een dergelijke kwalitatieve beoordeling is naar onze mening niet het 'passend' detailniveau voor de afweging van locaties. Wij vinden dat er (al dan niet met modelberekeningen) kwantitatief onderzoek ten grondslag moet liggen aan de afweging van de alternatieve locaties; tenminste voor de belangrijkste omgevingseffecten geluid en stikstofdepositie. In het MER moet tot uitdrukking komen dat zwaarwegende aspecten zoals geluid en stikstof, ook het zwaarste moeten meetellen in de beoordeling.

Nadat deze meest onderscheidene effecten (geluid en stikstof) kwantitatief voor alle locaties in beeld zijn gebracht kunt u aan de hand van de in het MER voorgestelde 7-puntsschaal een waardeoordeel geven. Dat oordeel kan dan ook beter vergeleken worden met de plussen en minnen van de overige alternatieve locaties. Daar komt bij dat wij, in tegenstelling tot het NRD die alleen een vergelijk ten opzichte van de referentiesituatie maakt, van mening zijn dat er ook een vergelijking tussen de alternatieven onderling moet komen (wat overigens heel gebruikelijk is in een MER).

Daarnaast geven wij mee dat in onze ogen een onjuiste werkwijze in de NRD zit verscholen. Defensie is namelijk van plan om in de beoordeling van de effecten niet alleen inzichtelijk te maken wat het effect van de activiteit op de omgeving is, maar Defensie wil ook laten meewegen wat het effect is van de omgeving op de voorgestelde activiteit (de "vice versa" beoordeling in de tabellen in bijlage 1 van de NRD). Op zichzelf is het niet ongebruikelijk om inzichtelijk te maken of er negatieve effecten te verwachten zijn vanuit de omgeving, maar dit is dan een apart aspect dat gewogen moet worden. Defensie lijkt nu voornemens om beide effecten af te wegen binnen één en hetzelfde aspect. Dat is niet zuiver en wijzen wij af.

### **2. Risico op doelredentatie**

Voorafgaand aan de NRD heeft Defensie de alternatieven geselecteerd door middel van een trechteringsproces. Na dit proces zijn de zogenaamde realistische alternatieven overgebleven die u gaat onderzoeken in de MER-studie. De NRD geeft alleen de uitkomst van dat trechteringsproces, maar maakt niet inzichtelijk hoe het proces voorafgaand gelopen is en welke uitgangspunten u daarbij heeft gehanteerd. De regelgeving ten aanzien van milieueffectrapportages schrijft voor dat dit proces transparant en navolgbaar moet zijn. Wij zien dit daarom graag terug in het plan-MER.

Bovendien zijn de overgebleven alternatieven volgens u dus allemaal realistisch. Op deze grondslag kunnen de voorgestelde alternatieven dus niet meer afgewezen worden in de aanloop naar de keuze voor een voorkeursalternatief.



Alle gepresenteerde alternatieven moeten wat ons betreft daarom volwaardig onderzocht worden. Dat houdt in dat in de aanloop naar het kiezen van een voorkeursalternatief geen (voor)selectie op grond van praktische of politieke redenen mag plaatsvinden, of dat er tijdens het proces alternatieven afvallen vanwege praktische of politieke redenen. Dus een locatie als Woensdrecht kan niet afvallen vanwege onvoldoende stikstofruimte, of Leeuwarden vanwege onvoldoende geluidruimte of bij Gilze-Rijen vanwege bestuurlijke afspraken. Deze randvoorwaarden/uitgangpunten hadden dan namelijk reeds beoordeeld moeten zijn in het trechteringsproces. Een dergelijk doelredentatie wijzen wij af; alle in de NRD gepresenteerde alternatieven moeten volwaardig tot het einde van het MER-proces worden meegenomen.

Ook is ons niet duidelijk waarom samenwerking met burgerluchthavens terloops in een soort "bijzin" wordt genoemd, zonder te specificeren om welke luchthavens het gaat. Kunt u specificeren om welke burgerluchthavens het gaat? Samenwerking met Limburgse burgerluchthavens wijzen wij expliciet af.

### **3. *Risico op eigenstandige belangenafweging***

Tijdens het plan-MER proces zal op enig moment een voorkeursalternatief gekozen moeten worden. Wij willen voorkomen dat uw ministerie de integrale belangenafweging, die wat ons betreft op Kabinetsniveau moet liggen, zelf doet tijdens het plan-MER proces. De reden is dat wij zorgen hebben dat Defensie militaire belangen versus natuur en leefomgeving anders weegt dan dat het Kabinet dat zou doen. Die belangenafweging kan wat ons betreft alleen maar plaatsvinden middels een Kabinetsbesluit in het kader van de Nota Ruimte. Het kan vervolgens nog steeds zijn dat daarbij militaire belangen zwaarder wegen dan andere belangen -dat is een politieke keuze- maar het mag niet al 'verkap't plaatsvinden in het plan-MER.

Dit punt maken wij vooral opdat daar in het vervolg van het proces geen misverstand over gaat ontstaan. In eerder bestuurlijk overleg heeft u namelijk al toegezegd dat het kiezen van het voorkeursalternatief door het Kabinet zal gebeuren. Ook in de infographic die gemaakt is voor het proces van de totstandkoming van het NPRD staat dit zo te lezen.

Het in het kabinet afgewogen voorkeursalternatief zal vervolgens ook een plek krijgen in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte gaat uit van referentiejaar 2030 en het NPRD gaat uit van 2040. Dat betekent dat er geen gemeenschappelijke uitgangssituatie is voor belangrijke trends zoals klimaatverandering, energietransitie, woningbouw of natuur. Hoe zorgt u ervoor dat de Nota Ruimte en het NPRD in elkaar geschoven kunnen worden?

### **4. *De ruimtelijke puzzel***

Onze boodschap: de ruimtelijke "puzzel" in Noord- en Midden-Limburg is niet te leggen. Het inpassen van alle belangen die spelen in een gebied als Novex De Peel is al zeer lastig, maar wordt zo goed als onmogelijk als daar ook nog een vliegbasis bij moet. Dat komt duidelijk naar voren in het Ontwikkelperspectief maar ook in de Ontwerpde Onderzoeken die wij met het oog op de 'ruimtelijke puzzel' samen met onze regio's hebben uitgevoerd. Conform het Novex-startpakket is de kern van de beleidslijn: weerbaarheid tegen klimaatextremen, zorgen voor voldoende en schoon (drink) water in de toekomst en een gezonde bodem voor voedselteelt, het verbouwen van grondstoffen en herstel van de natuur. Dit vertaalt zich onder andere in extensivering van de landbouw, vernatting van de natuur en het terugbrengen van de stikstofdepositie. Ook woningbouw en energie (zowel opwek als netcapaciteit) zijn belangrijke opgaven in de regio met elk een eigen ruimteclaim.



De vliegbasis verhoudt zich tot geen van deze opgaven. Dit vraagt om ingrijpende keuzes binnen de Nota Ruimte. Wij roepen het Kabinet op om de verantwoordelijkheid te pakken en hierover in gesprek te gaan met de regio en de Provincie Limburg.

**5. Defensie ontwikkelingen over de grens**

Vanwege de specifieke ligging hebben de inwoners van Limburg ook te maken met defensieontwikkelingen net over de grens in België en Duitsland. Deze NRD laat die ontwikkelingen geheel buiten beschouwing. Buitenlandse ontwikkelingen dienen wat ons betreft in het plan-MER en in de vervolgfawegingen een nadrukkelijke plaats te krijgen. Ons college is geen voorstander van het intensiveren van het gebruik van militaire- of burgerluchthavens in de grensstreek door Nederlandse of buitenlandse krijgsmachten. Ook wijzen wij medegebruik van burgerluchthavens in Limburg af.

Gedeputeerde Staten van Limburg



voorzitter



secretaris





## BIJLAGE: Inhoudelijke adviezen en overige opmerkingen

De NRD voor het NPRD is door onze inhoudelijk deskundigen beoordeeld en ten aanzien van de inhoud worden onderstaande adviezen meegegeven voor het beschermen en bevorderen van een gezonde leefomgeving.

Elk MER-rapport kent een opbouw die in grote lijnen overeenkomt met onderstaande indeling. Voor het rubriceren van de adviezen is gekozen om deze opsomming van onderdelen van een MER aan te houden:

1. **Doel, Plan en alternatieven** (zijn er alternatieven met minder milieugevolgen? Reële alternatieven die onderbouwd moeten worden) én **Autonome ontwikkeling** (welke besluiten zijn al vastgelegd en hebben invloed op het plan en de alternatieven (bijvoorbeeld de bouw van een woonwijk, of nieuw nationaal beleid).
2. **Huidige situatie en referentiesituatie** (wat is de huidige toestand (leefomgevingsfoto, toestand milieu als plan niet wordt gerealiseerd, dat is referentie waarmee het MER de milieueffecten vergelijkt).
3. **Beoordelingskader** (een beoordelingskader bevat de milieuaspecten die in beeld worden gebracht, de te beschrijven effecten en de meetmethoden én op welke doelstellingen de effecten worden gescoord, inclusief meetmethode) én **Milieueffecten** (de milieueffecten worden per alternatief gepresenteerd. Ook wordt onderbouwd hoe de effecten worden bepaald).
4. **Vergelijking van de alternatieven** (als het plan niet doorgaat, als het plan wordt uitgevoerd, de alternatieven worden uitgevoerd. Beoordeel of het doel met deze alternatieven wordt gehaald).
5. **Mitigerende maatregelen** (de maatregelen die ongewenste milieueffecten hebben voorkomen, beperken of tenietdoen) én **Onzekerheden** (onzekerheden in kennis in de gebruikte berekeningsmethoden en –technieken benoemen).

### 1 Doel, Plan en alternatieven

1.1 Alternatieven (locaties) zijn voor het plan-MER concreet ingevuld. Omdat het detailniveau van het besluit concreet is (het voorkeursalternatief zal expliciet een keuze maken voor een (combinatie) van locaties) zal het detailniveau van het MER daarop aan moeten sluiten. Ongeacht het feit dat het hier slechts over een plan-MER gaat impliceert dit gegeven dat het noodzakelijk is om in meer detailniveau dan slechts kwalitatief en hoog abstract de effecten van deze varianten (locaties) te onderzoeken voor de in de tijd dichtstbijzijnde referentiesituatie (2030 of 2040). Wij willen benadrukken dat het belangrijk is dat alternatieven onderscheidend in beeld komen en dat ook de mate waarin de alternatieven van elkaar verschillen, en welke gevolgen de activiteit heeft voor de omgeving, uit het MER is af te leiden. We verzoeken u om het MER hierop aan te passen.

1.2 In het recente verleden zijn al ruimtelijke trajecten van Defensie aangekondigd of gestart (NRD voor project-MER voor Luchthavenbesluit De Peel, medio 2019). Voor enkele van deze trajecten heeft Defensie het noodzakelijk geacht om deze ruimtebehoeften (bijvoorbeeld het vergroten van de capaciteit voor jachtvliegtuigen) in een breed ruimtelijk proces met voldoende ruimte voor participatie en communicatie te doorlopen. In de praktijk betekent het dat **nu** een nieuwe alternatievenafweging plaatsvindt op basis waarvan een voorkeursalternatief gekozen kan worden. U geeft aan dat bij deze afwegingen reeds uitgevoerde onderzoeken en eerdere inbreng vanuit de regio betrokken zullen worden. Wij verzoeken u expliciet in het MER aan te geven welke reeds gecommuniceerde informatie (in relatie tot de in het verleden in gang gezette procedure rondom de reactivering van vliegbasis de Peel) betrokken wordt bij de afwegingen.



Dit is relevant omdat in de Reactienota NRD uit 2021 (die op de NRD uit 2019 is opgesteld) is beargumenteerd op welke gronden de overige militaire luchthavens niet in aanmerking kwamen voor het oplossen van het doel (Defensie had in 2019 ook reeds 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). In vergelijking met de huidige doelstellingen van Defensie is dit belang van een heroverweging alleen maar groter geworden.

Samengevat is in de Reactienota NRD uit 2021 gecommuniceerd dat Defensie de ruimte op de twee Main Operating Bases **Leeuwarden en Volkel** beoordeeld had, vervolgens ook die op andere militaire bases en op civiele velden, met name Eelde, Twente en Maastricht. Ook werd 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 kon missen. Daarom was het besluit genomen een luchthavenbesluit voor te bereiden, zodat een reactivering van de vliegbasis De Peel op termijn mogelijk is. De voorgenomen activiteit ging 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.

Uit de huidige NRD is niet af te leiden over welke status het nu gaat in relatie tot het aantal aangegeven sorties, of welke combinaties hierin mogelijk zijn (in het licht van de voorgestelde alternatieven). Het jaarlijkse oefenprogramma van de Main Operating Bases (Leeuwarden en Volkel) bepaalde de periode wanneer gebruik gemaakt ging worden van vliegbasis **De Peel**. Het is onduidelijk of er voor het MER nu ook rekening gehouden moet worden met het jaarlijkse oefenprogramma, waardoor slechts periodiek gebruikt gemaakt wordt van (één van de locaties binnen de alternatieven). Ook is onduidelijk of er voor de benodigde sorties ook sprake is van nachtelijke activiteiten, of dat er naast sorties ook sprake is van circuitvluchten? Wij verzoeken u hierover meer duidelijkheid te verschaffen in de beschreven doelstellingen.

1.3 Over de overige vliegbases werd in de Reactienota voor de MER procedure voor luchtmachtbasis de Peel in 2021 het volgende beschreven:

*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 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.*

***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.*

*Voor beide luchthavens (MAA en Eelde) 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. 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.*

Uit bovenstaande opsomming trok Defensie indertijd de conclusie dat reactivering van de Peel de enige oplossing was voor haar doelstelling. Uit de huidige NRD moet een andere conclusie getrokken worden voor wat betreft de mogelijkheden om de doelstellingen rondom het uitbreiden van het aantal sorties met jachtvliegtuigen te behalen. Defensie stelt immers in haar aanpak verschillende alternatieven voor die in het MER nader onderzocht worden op hun effecten. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van alternatieven is de probleem- en doelstelling die Defensie heeft geformuleerd. Wanneer dit doel met het betreffende alternatieven is te bereiken, binnen de randvoorwaarden, dan is in principe sprake van een 'redelijkerwijs' te beschouwen alternatief.

Naar de mening van de Provincie Limburg ontbreekt in de voorliggende NRD een onderbouwing waaruit af te leiden is dat de nu voorgestelde (combinaties van) alternatieven, anders dan ten tijde van de hiervoor reeds aangehaalde reactienota voor de NRD vliegbasis de Peel uit 2021, wel voldoende oplossingsrichtingen/maatregelen bevatten waarmee het gestelde doel gehaald kan worden. Welke veranderingen hebben plaatsgevonden dat de voorgestelde alternatieve locaties nu wel redelijkerwijs te beschouwen alternatieven zijn? Deze onderbouwing ontbreekt in de NRD zodat onduidelijk is of de genoemde alternatieven allen onderzocht moeten worden in het MER.

1.4 Hierop wensen wij nog aan te vullen dat ook geen onderbouwing gegeven is waaruit blijkt de vliegbases Leeuwarden en Volkel altijd in combinatie met elkaar een volwaardig alternatief vormen, of alleen in samenspraak met één of twee andere genoemde varianten. Er ontbreekt onderbouwing waaruit blijkt dat dit altijd noodzakelijk is. Wij vragen u dan ook nadrukkelijk in het MER te onderbouwen welke combinaties van alternatieven in de voorbereiding van de NRD onderzocht zijn, zodat duidelijk is hoe u aan de set gepresenteerde alternatieven bent gekomen.

1.5 Daarnaast vragen wij u om voor de set alternatieven te beschrijven welke combinatie van sorties per luchthaven in beeld zijn en of bekend is of hiervoor wijzigingen van de fysieke en milieuruimte aan de orde is. De informatie hierover is tegenstrijdig. Enerzijds wordt er gesproken over gelijkblijvende fysieke ruimte voor luchthavens, anderzijds blijkt uit de opsomming in bijlage 2 dat er wel degelijk voor bijvoorbeeld Leeuwarden en Volkel reeds in de bestaande situatie sprake zou kunnen zijn van fysieke uitbreiding (grondaankopen). Hier kan nog aan toegevoegd worden dat fysieke uitbreiding voor reactivering destijds niet was uitgesloten, maar dat er ook nog fysieke grondaankopen noodzakelijk waren om de reactivering mogelijk te maken (wederom uit de reactienota van Defensie voor de reactivering van de Peel). Is dit voor alternatief de Peel nu niet meer aan de orde?

1.6 Wij begrijpen dat u in de NRD een indeling maakt in locaties waarvoor een bovenregionale ruimteafweging noodzakelijk is en locaties die afgedaan kunnen worden in een lokale afweging, maar op





enig moment zullen lokale afwegingen uit bijlage 2 onderdeel uit gaan maken van het voorkeursalternatief van een bovenregionale afweging, zoals wanneer een locatie in aanmerking komt voor meerdere activiteiten (bijvoorbeeld voor uitbreiding jachtvliegtuigen en uitbreiding met dirt strip). Kunt u in het MER beschrijven hoe u deze wederzijdse afhankelijkheid ziet en meeneemt in de beoordeling van de alternatieven en keuze van het voorkeursalternatief?

1.7 U beschrijft in de NRD dat het selectiekader criteria bevat waarom een bepaald gebied wel of niet geschikt is voor een bepaalde ruimtevraag. Op basis van de gebieden die overblijven na deze analyses kunnen redelijkerwijs te beschouwen alternatieven bepaald worden voor diverse ruimtebehoeften. In tabel 5-2 staat het selectiekader met diverse criteria. Per ruimtebehoefte is bepaald welke criteria hiervan wel of niet relevant en dus van toepassing zijn. Dit is in bijlage 1 per ruimtebehoefte in beeld gebracht. Het overzicht in de tabel biedt dus een indicatieve (niet-limitatieve) lijst van mogelijke selectiecriteria. Naar onze mening is voor de ruimtebehoefte voor jachtvliegtuigen niet aangegeven welke van deze selectiecriteria zijn toegepast (navolgbaar, kwalitatief / kwantitatief). Hoe heeft dit geresulteerd in de alternatieven die u in de NRD heeft gepresenteerd? Een toelichting hierop met onderbouwing zal in het MER toegevoegd moeten worden.

1.8 In Tabel 5-2 is het Selectiekader voor het bepalen van ruimtelijke alternatieven opgenomen. Op basis van dit gehanteerde selectiekader en de door u beschreven alternatieven die in het MER onderzocht zullen worden constateren wij dat de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven allen in voldoende mate voldoen aan bovengenoemde selectiecriteria. Dit impliceert naar onze mening eveneens dat wanneer (delen) van bovengenoemde criteria opnieuw ingezet worden voor de beoordeling van de effecten van de alternatieven niet zondermeer van een voldoende beoordeling (om in aanmerking te komen als alternatief) kunnen verkleuren naar een onvoldoende (negatieve) effectbeoordeling van hetzelfde redelijkerwijs te onderzoeken alternatief. Indien dit het geval zou zijn, had naar onze mening reeds in het stadium van de selectie van alternatieven geconcludeerd moeten worden dat een dergelijk alternatief af moest vallen. Kunt u in het MER hierover meer inzicht verschaffen?

1.9 Uit de voorliggende NRD blijkt dat naast bovengenoemde selectiecriteria ook nog de volgende criteria zijn gebruikt om alternatieven te beoordelen:

- Het aantal locaties moet toereikend zijn voor de beddown van 45 Nederlandse toestellen verdeeld over 3 squadrons (huidige financiering) en reserveveldfunctie.
- Het aantal locaties moet toereikend zijn voor het accommoderen van internationale beddown en het beoefenen van Host Nation Support. Hiervoor weegt mee dat Nederland zich in 2012 en 2016 heeft gecommitteerd aan het ter beschikking stellen van totaal 4 locaties aan de NAVO. Deze locaties moeten ruimte bieden voor ongeveer 40 jachtvliegtuigen en 10 luchttransport/air-to-air refuelling (lutra/AAR)- toestellen (vliegbases Leeuwarden, Volkel, Gilze-Rijen en Eindhoven).
- Het aantal locaties moet toereikend zijn voor het beoefenen van het ACE-concept. Waarbij u opmerkt dat hoe meer locaties hoe meer invulling kan worden gegeven aan het ACE concept.

In bijlage 1 is tevens beschreven dat er randvoorwaardelijk naast het aantal sorties ook een bijbehorende ruimtebehoefte is in de vorm van:

- luchthavenbesluiten met passende geluidscontouren en
- infrastructurele aanpassingen.

Daarnaast worden ook nog de volgende eisen aan de locaties gesteld:

- de vormen en de totaaloppervlakte van de geluidscontouren moeten toereikend zijn voor het genoemde aantal jaarlijkse sorties en
- het totaal aan locaties moet voldoende fysieke ruimte en geluidsruimte blijven bieden voor de overige vliegende systemen van de Koninklijke Luchtmacht (helikopters, Lutra/AAR en MQ9) en de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen.

Op basis van de 4 criteria in combinatie met deze 4 voorwaarden blijven zoals beschreven in deze NRD de volgende te onderzoeken alternatieven over.



- Uitbreiding van de huidige jachtvliegtuiglocaties (Leeuwarden en Volkel);
- Gelijk blijven Volkel en Leeuwarden én toevoegen één extra jachtvliegtuiglocatie (voor tijdelijk of permanent gebruik): Uitbreiding op Eindhoven, Gilze-Rijen, Woensdrecht, de Peel heropenen of samenwerking met een civiele luchthaven.
- Gelijk blijven Volkel en Leeuwarden én toevoegen twee extra jachtvliegtuiglocaties (voor tijdelijk of permanent gebruik): Uitbreiding op twee locaties, keuze: Eindhoven, Gilze-Rijen, Woensdrecht, de Peel heropenen en/of samenwerking met een civiele luchthaven.

Locaties Deelen en De Kooy zijn niet geschikt bevonden op basis van (één of meerdere) van bovengenoemde randvoorwaarden. In de voorliggende NRD is geen inhoudelijke beschrijving van de trechtering toegevoegd waaruit blijkt dat elke potentieel mogelijke locatie op zichzelf, of in combinatie met elkaar, positief of negatief zijn beoordeeld. Wij vragen ons af of aspecten zoals kosten, juridische haalbaarheid, verwachte doorlooptijden van procedures, hoeveelheid van procedures, koppelkansen met andere locaties, of koppelkansen met andere activiteiten op nabijgelegen locaties, niet ook meegewogen hebben in uw oordeel voor de selectie van geschikte alternatieven? Transparantie is voor de Provincie Limburg cruciaal, omdat de keuzes die met behulp van het MER op nationaal niveau gemaakt gaan worden verstrekkingen kunnen hebben voor de regio en haar inwoners. Dit vraagt om een gepast detailniveau dat recht doet aan het onderkennen dat een keuze voor extra jachtvliegtuigen verstrekkingen heeft voor de directe leefomgeving, natuur etc.

Wij verzoeken u dan ook om het beoordelingskader voor de alternatieven verder uit te werken waarmee recht wordt gedaan aan het gewenste detailniveau om een beslissing van een dergelijke omvang te kunnen nemen.

1.10 In dit verband wijzen wij er ook nogmaals op dat de beoordeling wat ons betreft niet alleen betrekking dient te hebben op de effecten ten opzichte van de referentiesituatie, maar ook op een vergelijking tussen de alternatieven onderling.

1.11 Hieraan willen wij nog het volgende onder uw aandacht brengen. U heeft in het verleden (Reactienota de Peel 2021) aangegeven dat het in MER-procedures voor luchthavenbesluiten gebruikelijk is om uit te gaan van de juridisch vergunde situatie en niet van de huidige situatie. Het MER dat in dit verband wordt opgesteld heeft geen betrekking op een luchthavenbesluit. Dit MER moet betrokken worden bij de afweging voor een nationale visie en –programma. Wij zijn dan ook van mening dat, zoals ook de commissie MER het in het verleden reeds heeft verwoord (Reactienota De Peel) er slechts sprake kan zijn van een referentiesituatie die is opgebouwd uit een huidige situatie aangevuld met vaststaande ontwikkelingen:

*“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. 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. 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”.*

1.12 Uit de gepresenteerde alternatieven voor uitbreiding van jachtvliegtuigen is tevens af te leiden dat er naast een toekomstig permanent gebruik van één of twee extra jachtvliegtuiglocaties ook een mogelijkheid is van tijdelijk gebruik. Kunt u ons duiden hoe het mogelijk is om de doelstelling van Defensie te behalen als de huidige locaties Volkel en Leeuwarden gelijk blijven en de uitbreiding met één



extra jachtyliegtuiglocatie slechts bestemd is voor tijdelijk gebruik? Deze variant lijkt ons geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief. Uit de overige informatie van de NRD is niet af te leiden dat er blijkbaar sprake kan zijn van een verschil in gebruik; blijkbaar kunnen ook tijdelijke alternatieven in aanmerking komen? Impliceert de toevoeging tijdelijk of permanent dat er, nadat een locatie in gebruik is genomen met een tijdelijke status, deze locatie na een bepaalde periode permanent kan worden? Of dat na een tijdelijk gebruik van een locatie een andere locatie in aanmerking kan komen voor wederom tijdelijk of permanent gebruik? Of moet hier gedacht worden aan een invulling waarin niet jaarrond gebruik wordt gemaakt van een locatie, maar dat er om de benodigde sorties te kunnen vliegen er afwisselend gebruik wordt gemaakt van locaties? Of duidt de toevoeging tijdelijk en permanent op een fasering in de tijd die een rol speelt in de geschiktheid van de alternatieven. Het is denkbaar dat de genoemde hoeveelheid extra sorties niet direct binnen een bepaalde tijd ingevuld moeten worden, maar dat hiervoor een langere periode mogelijk is. Dit blijkt evenwel nergens uit de beschikbaar gestelde informatie. Wij verzoeken u hierover duidelijkheid te verschaffen.

Met deze informatie willen wij ons er van verzekeren dat er alleen realistische en uitvoerbare alternatieven in het MER onderzocht gaan worden, en dat niet gaandeweg het MER blijkt dat alternatieven afvallen of buiten beschouwing gelaten hadden moeten worden.

#### **Autonome Ontwikkeling**

Geen opmerkingen

## **2 Huidige situatie en referentiesituatie**

De referentiesituatie voor het NPRD gaat uit van 2040 en betreft de situatie waarin alle belangrijke trends zoals klimaatverandering en vastgesteld beleid met een concrete uitvoeringspraktijk (woningbouwontwikkeling, energietransitie) zijn opgenomen, maar de activiteiten van Defensie nog niet zijn aangepast naar een toekomstbeeld. Hiermee wordt de (ruimtelijke) druk vanuit de 'buitenwereld' op Defensie duidelijk zichtbaar. Specifiek voor de impact van klimaatverandering is gekeken naar de effecten 2050, omdat hier de data (vanuit de klimaat-effect-atlas) uitgaat van 2050. Waar relevant wordt ook een doorkijk gegeven naar 2100 qua klimaatscenario's. In de Nota Ruimte worden structurerende keuzes voor de korte termijn en richtinggevende uitspraken voor de lange termijn in samenhang gepresenteerd voor 2030, 2050 en 2100. In deze Nota Ruimte zal het kabinet afgewogen keuzes maken over nationale belangen en bewaakt het op landelijk niveau de samenhang en ruimtelijke kwaliteit. In de Nota Ruimte worden die ruimtelijke keuzes gemaakt voor de periodes 2030, 2050 en 2100. De integraal afgewogen ruimtevraag van Defensie zal volgens de voorliggende NRD ook opgenomen worden in de Nota Ruimte. Het is onduidelijk hoe de twee verschillende referentiejaar die gekozen worden (NRPD 2040 en Nota Ruimte 2030) zich tot elkaar verhouden. Hoe schuift u straks het NPRD in de Nota Ruimte?

## **3 Beoordelingskader en Milieueffecten**

3.1 Het onderzoek in een milieurapport gaat over de effecten van activiteiten op de fysieke leefomgeving. Belangrijke vraag heeft betrekking op de eindtermijn van een plan. Moet er beoordeeld worden dichtbij in de tijd of juist veraf: dichtbij waarbij de effecten in de referentiesituatie en de beoordeling zo kwantitatief mogelijk bepaald worden, bij een punt later in de tijd waarbij de beoordeling kwalitatief bepaald worden. Uit de NRD is af te leiden dat voor het 1<sup>e</sup> referentiejaar 2040 is gekozen. Dit in tegenstelling met het referentiejaar 2030 voor de Nota Ruimte. In de NRD is beargumenteerd dat hiermee de druk van de "buitenwereld" op Defensie duidelijk zichtbaar wordt. Maar deze datum verder in de tijd maakt ook dat er gewerkt wordt met grotere onzekerheden voor de effectbeoordelingen én zou wellicht in de ogen van initiatiefnemer een argument kunnen zijn om slechts beoordelingen op een hoog abstractieniveau uit te voeren. In aansluiting op eerdere opmerkingen voor de keuze van het juiste abstractieniveau vragen wij om ook het referentiejaar 2030 toe te passen.





3.2 Voor ontwikkelingen die van buiten komen kan een MER werken met scenario's. Dit zijn ontwikkelingen waarover men niet besluit: klimaatverandering, economische groei etc. Deze kunnen veel invloed hebben op ontwikkelingen in het plangebied. Door naar verschillende scenario's te kijken zijn de milieueffecten en de alternatieven te beoordelen. Heeft Defensie overwogen om voor dit MER voor de referentiejaar 2050 en 2100 te werken met scenario's en waarom wordt dit al dan niet toegepast?

3.3 Defensie is in dit plan-MER voornemens niet alleen de gevolgen (effecten) op de fysieke leefomgeving van de activiteiten van Defensie in beeld te brengen, maar wil ook omgekeerd inzichtelijk maken welke belemmeringen de activiteiten van Defensie ondervinden van de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Het is gebruikelijk dat de verwachte effecten naar het milieu worden beschreven in het milieueffectrapport. De commissie Mer schrijft in haar factsheet "wat staat er in een milieueffectrapport" het volgende: *"een milieueffectrapport laat de milieugevolgen van een plan of project zien en ook of hetzelfde doel bereikt kan worden met minder effecten. Zo kan de overheid de milieueffecten meenemen bij haar besluit."* Het MER helpt om het milieubelang goed te laten meewegen bij het besluit. In het MER voor het NPRD zou WEL moeten staan wat de effecten zijn van de defensieactiviteiten voor het milieu, natuur en mens, maar NIET wat de effecten zijn van de ontwikkelingen in de omgeving op de activiteiten van Defensie. In het overzicht van aspecten die beoordeeld worden in dit voorliggende plan-MER staat bij veel beschouwde aspecten van de te onderzoeken thema's de term vice versa. Een onderzoek naar de geschiktheid van de locatie voor militair gebruik is als een apart aspect opgevoerd en kan bovendien niet op twee verschillende plekken worden onderzocht. Naast geschiktheid voor militair gebruik worden ook kosten als deelaspect opgevoerd en aanwezige arbeidsmarkt. Dit zijn aspecten die naar onze mening weliswaar een rol kunnen spelen voor Defensie bij het maken van haar keuze voor het voorkeursalternatief en de afweging daarvan, maar die niet meegenomen behoren te worden in de effectbeoordeling van het MER. Dit geldt evenzeer voor het aspect interferentie met Rijksbelangen. Ook dit aspect verdient de nodige aandacht en zal zeker van invloed zijn op de keuze voor het voorkeursalternatief, maar hoort naar onze mening niet thuis in de te onderzoeken effecten in dit MER.

Deze vice versa benadering is verre van gebruikelijk en naar onze mening ook onwenselijk. Het is tevens onduidelijk of deze vice versa benadering in de beoordeling leidt tot het "tegen elkaar wegstrepen" van effecten. Wij stellen voor om dit aspect apart in beeld te brengen en te scharen onder een thema als haalbaarheid. Een thema dat evenals kosten in de verdere (politieke) besluitvorming een rol zal spelen.

3.4 Bij de MER-ren die het Rijk maakt wordt bij het bepalen van de effecten op de fysieke leefomgeving een brede benadering gehanteerd. Dus niet alleen de klassieke milieuthema's (zoals bodem, water, landschap, geluid en verkeer) worden beschouwd, maar ook thema's die onder de noemer 'brede welvaart' vallen, zoals gezondheid, welzijn, economie en wonen. Ook voor het MER bij het NPRD vormt deze brede benadering de basis voor de effectbeschrijving en -beoordeling. In het toekomstige plan-MER wordt voor alle thema's van de fysieke leefomgeving (zie hoofdstuk vijf) in beeld gebracht wat de huidige staat van de Defensielocaties en -activiteiten is en wat de impact van deze thema's op de fysieke leefomgeving (in 2023) van Defensie is. Het weergeven van de impact van de fysieke leefomgeving op de activiteiten van Defensie kan weliswaar waardevolle inzichten opleveren voor de afweging van een voorkeursalternatief, maar hoort naar onze mening (zie eerdere onderbouwing) niet thuis in een overzicht van effecten van een MER.

3.5 In de NRD is tevens beschreven dat voor zes bepalende thema's in het plan-MER per locatie van Defensie (figuur 3.1) inzichtelijk gemaakt wat de impact is van de fysieke leefomgeving op Defensie en andersom. Deze bepalende thema's (figuur 3.3) zijn veelvuldig terugkomende thema's die bij activiteiten van Defensie een rol spelen. Hiervoor wordt in het MER in beeld gebracht of voor de betreffende locatie aandachtspunten zijn rondom de bedrijfsvoering. Voor de overige thema's van het beoordelingskader (zie hoofdstuk 5) wordt dit minder per locatie, maar generiek beschouwd. De beoordelingsschaal voor de bepalende thema's loopt op qua urgentie, zie figuur 3.4. Geen aandachtspunt (groene kleur) betekent dat het thema geen rol speelt bij de betreffende activiteit op de betreffende locatie, bijvoorbeeld als er geen sprake is van veiligheidscontouren en/of risico's. Een groot





aandachtspunt (rode kleur) betekent dat rondom dit thema reeds knelpunten zijn en de druk op de omgeving en/of de Defensieactiviteit hoog is. Dit speelt bijvoorbeeld rondom enkele vliegbases. Uit deze beschrijving van de aanpak van het MER blijkt dat effecten van bepalende thema's voor de bedrijfsvoering van Defensie gegroepeerd worden rondom de vraag of er reeds knelpunten zijn in relatie tot een locatie. Defensie beoordeelt of knelpunten zijn te verwachten uit het gezichtspunt van de "milieubelangen" én uit het gezichtspunt van belangen van de locatie. Wij zijn van mening dat hiermee wederom geen recht wordt gedaan aan het instrument MER en waarvoor een MER bedoeld is. Een MER is niet bedoeld om knelpunten voor de initiatiefnemer af te zetten tegen een referentiesituatie of onderling tussen locaties, maar is bedoeld om effecten van de activiteit op de omgeving (milieueffecten) een plek te geven in de besluitvorming. Deze twee inzichten worden in de voorgestelde aanpak op een ongewenste wijze verweven en de mogelijke uitkomsten van dit MER zouden hiermee de effecten, waarvoor wettelijke gezien aandacht moet zijn in het MER, vertroebelen en kunnen leiden tot een vertekend beeld. Het MER moet zodanig uitgevoerd worden dat het inzicht geeft in de wettelijk (zie SMB-richtlijn) bedoelde effecten. De effecten die van belang zijn voor de bedrijfsvoering, haalbaarheid, kosten etc. krijgen een plek in de politieke afweging en horen niet thuis op deze plek. We stellen voor dat het MER wordt aangepast op dit punt en dat voor alle betrokkenen helder is wat in het MER beoordeeld wordt.

3.6 In het NRD is nu beschreven dat in het plan-MER alle onderdelen van het beoordelingskader, maar vooral deze bepalende thema's inzichtelijk maakt in een leefomgevingsfoto (zie paragraaf 5.2.2 van deze NRD). Stel dat een locatie van Defensie belemmerd wordt door ontwikkelingen in de omgeving en dit scoort oranje, en er tevens sprake is van een effect van de locatie naar de omgeving die rood scoort. Hoe wordt dat effect dan middels één kleur weergegeven? Naar onze mening zijn deze effecten niet onderling op te tellen, af te trekken, te mitigeren of anderszins. Wij zijn van mening dat dit een onjuiste weergave is die niet op deze wijze gebruikt zou moeten worden. Bovendien valt op dat deze kleuren dus gebruikt worden in het weergeven van de zogenaamde "leefomgevingsfoto". In de strijd om ruimte dient het belang van de krijgsmacht afgewogen te worden tegen de belangen die de noemer "grote aandachtspunten" hebben meegekregen. Deze aandacht voor grote aandachtspunten benadrukt voor de Provincie nogmaals dat er in het MER aandacht moet komen voor wegingsfactoren. Zwaar wegende effecten moeten ook bij de afweging van het VKA zwaarwegend ingebracht kunnen worden.

3.7 In de NRD is tevens beschreven dat een belangrijke onderlegger voor de totstandkoming van de alternatieven en uiteindelijke keuze van een integraal voorkeursalternatief de drie afwegingsprincipes betreffen vanuit de NOVI (Nationale Omgevingsvisie):

- 1) Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
- 2) Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
- 3) Afwentelen wordt voorkomen.

Naast deze afwegingsprincipes worden ook de afwegingen vanuit het advies 'Elke regio telt' betrokken bij de totstandkoming van het voorkeursalternatief. Ten aanzien van de drie genoemde afwegingsprincipes is ons niet duidelijk hoe deze concreet (smart) bij de afweging van alternatieven in meetbare afwegingscriteria of randvoorwaarden tot uitdrukking zijn gekomen in de NRD en in het toekomstig MER. Wij verzoeken u om dit nader uit te werken in het MER.

3.8 Ten aanzien van het beoordelingskader voor het plan-MER schrijft u in bijlage 1 ten aanzien van de effectbeoordeling: de alternatieven gaan uit van stationering van (extra) jachtvliegtuigen op de te beschouwen alternatieven. Het fysieke ruimtebeslag van deze alternatieven neemt niet toe. Daarom gaat het om de effecten van de jachtvliegtuigen zelf (zoals geluid, veiligheid, stikstof, etc.). Daarnaast wordt wel gekeken in hoeverre klimaat adaptieve aspecten onderscheidend zijn tussen de diverse alternatieven. Dit staat echter los van de activiteit van de jachtvliegtuigen zelf. De effectbeoordeling van de alternatieven lijkt met deze omschrijving onder bullet 1 louter te gaan over het effect van de jachtvliegtuigen zelf. Dit vraagt om opheldering. Naar onze mening zou beoordeeld moeten worden wat het totaal is van effecten van een locatie die uitgebreid wordt met extra jachtvliegtuigen. Dat is immers het effect waarmee de omgeving van een locatie geconfronteerd wordt.



De technische MER-discussie dat een MER slechts betrekking hoeft te hebben op onderdelen die niet eerder betrokken waren bij een MER (en dus alleen gaan over de uitbreiding) mag deze aanpak naar onze mening niet verhinderen. Wanneer in het voorliggende MER voor het NPRD sec alleen de effecten van een mogelijke uitbreiding worden beoordeeld wordt de afweging onbegrijpelijk en aan een burger niet uit te leggen.

3.9 Bovendien staat in de NRD elders beschreven dat randvoorwaardelijk naast het aantal sorties ook een bijbehorende ruimtebehoefte is in de vorm van: luchthavenbesluiten met passende geluidscontouren. Deze luchthavenbesluiten zullen ook betrekking hebben op de "cumulatieve" geluidscontouren van alle luchtvaartuigen die gebruik van een locatie. De NRD suggereert nu dat er alleen wordt gekeken naar het aandeel uitbreiding jachtvliegtuigen. Als het gaat om geluidcontouren is dit onderscheid ook niet te maken. Bovendien moeten alle vliegbewegingen meegenomen worden die starten, landen of een circuitvlucht uitvoeren. Ook vluchten die de intentie hebben om te landen en die een doorstart of touch and go maken zullen in de berekening meegenomen moeten worden. Ook hierover bestaat nog geen duidelijkheid.

Daarnaast worden ook nog de volgende eisen aan de locaties gesteld: de vormen en de totaaloppervlakte van de geluidscontouren moeten toereikend zijn voor het genoemde aantal jaarlijkse sorties. Deze omschrijving heeft naar onze mening ook betrekking op de "totale" inrichting, dus huidig gebruik aangevuld met toekomstige gebruik en gebruik van overige luchtvaartuigen. Het totaal aan locaties moet voldoende fysieke ruimte en geluidruimte blijven bieden voor de overige vliegende systemen van de Koninklijke Luchtmacht (helikopters, Lutra/AAR en MQ9) en de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen. Dit laatste aspect spreekt voor zich, maar wekt wel verwarring omdat naar onze mening geluidruimte op verschillende manieren, met verschillende vliegende systemen, benut kan worden. Wij verzoeken u om bovenstaande in het MER te verduidelijken.

3.10 Zoals reeds eerder verwoord zijn wij van mening dat het detailniveau voor de locatiekeuze voor uitbreiding van jachtvliegtuigen voor de referentiesituatie 2030/2040 een detaillering verdient die aansluit bij het te nemen besluit en het effect van de beslissing. Naar onze mening zullen de milieueffecten van het luchtverkeer in het MER zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd en worden beoordeeld aan de hand van de geldende wet- en regelgeving. Om de geluideffecten van het toevoegen van vliegactiviteiten met jachtvliegtuigen te kunnen beoordelen ten opzichte van de referentiesituatie en ten opzichte van de andere alternatieven, stellen wij voor dat in het MER wordt bepaald wat de omvang is van de ernstige hinder en welke geluidbelastingniveaus in de omgeving (indicatief) worden berekend. Indien er ook nachtelijke vliegactiviteiten zullen plaatsvinden, vragen wij u ook te onderbouwen of en zo ja wat de omvang is van de slaapverstoring per alternatief. Van de berekende geluidszone(s) en geluidscontouren zullen de oppervlakte in km<sup>2</sup>, het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en het aantal ernstig geluidgehinderden gepresenteerd moeten worden. Op kaartmateriaal zal de geluidszone inzichtelijk gemaakt moeten met (verschil)contouren.

Het uitbreiden van het aantal jachtvliegtuigen kan afhankelijk van de alternatieven ook effect hebben op milieubeschermingsgebieden voor stilte, het oppervlakte in hectares waar de geluidbelasting hoger is dan de richtwaarden voor het gebied zijn naar onze mening een geschikte indicator. Wanneer er overlap is met geluidcontouren van nabijgelegen luchthavens dan zou dat ook inzichtelijk moeten worden gemaakt en ook de cumulatie van geluid van luchtgebonden en grondgebondenactiviteiten is een aandachtspunt.

3.11 Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen beleidskader en normering vastgesteld. Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen met jachtvliegtuigen of helikopters nabij luchthavens is naar ons bekend nog geen rekenmodel beschikbaar. Voor civiele helikopters en het F16 jachtvliegtuig is wel een rekenmodel beschikbaar. Ons is onduidelijk hoe u in het MER t.a.v. externe veiligheid de alternatieven gaat beoordelen. U schrijft in het beoordelingskader dat u de impact van plaatsgebonden risico en groepsrisico van de ontwikkeling gaat beoordelen zonder hiernaar kwantitatief onderzoek te doen. Van de PR-contouren kunnen de oppervlakte in km<sup>2</sup> en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren



gepresenteerd worden om een vergelijk te kunnen maken tussen de alternatieven. Ook het Groepsrisico (GR) van het luchtverkeer zal ook voor de alternatieven betrokken worden bij de effectbeoordeling. Ook hier vragen wij ons af hoe dit vorm kan krijgen zonder (model)berekeningen? Tot slot zal het MER ook inzicht moeten geven of er bij de voorkomende alternatieven sprake is van externe veiligheid in relatie tot huidige grondgeboden activiteiten en de voorgenumen situatie per alternatief.

### 3.12 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de omgeving van de alternatieven zal onderzocht moeten worden voor de relevante stoffen (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Aanvullend zullen voor stikstofdeposities de immissiewaarden bepaald moeten worden. Onduidelijk is hoe bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies rekening zal worden gehouden met eventueel verwachte wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het vliegverkeer. Onduidelijk is of er in dit MER ook zal worden gekeken naar de relevante Europese streefwaarden en WHO advieswaarden. Ook is niet duidelijk of er aandacht besteed zal worden aan het effect van de emissies van de alternatieven op de luchtconcentraties, ook onder de grenswaarden. Ons is bekend dat voor PM<sub>2,5</sub> en ultrafijnstof PM<sub>10</sub> nog geen normen bestaan en dat brongegevens voor vliegtuigmotoren vaak ontbreken. Het MER zou wel inzicht kunnen bieden in de af- of toename van fijnstofconcentraties rond de alternatieven. Voor geur is er geen landelijke norm, wel zijn er provinciale normen. De optredende geurbelasting is in het beoordelingskader niet opgenomen. Kunt onderbouwen waarom niet?

### 3.13 Gezondheid.

Het onderzoeken van effecten op gezondheid kent meerdere dimensies. Enerzijds gaat het om het beschermen van de gezondheid van omwonenden van een activiteit, anderzijds gaat het om het bevorderen van de gezondheid van omwonenden. In voorliggend beoordelingskader is gezondheid niet uitgewerkt voor het aspect bescherming. Wij gaan er vanuit dat u in het MER zult onderbouwen hoe u gezondheid met behulp van een (indicatieve) rekenmethodiek kwantitatief in beeld zal brengen voor de diverse te beschouwen alternatieven.

### 3.14 Stikstof en Natuur

Om een gedegen en transparante afweging tussen alternatieven en hun consequenties mogelijk te maken is een goed uitgewerkt en onderbouwd inzicht in effecten wezenlijk. De NRD geeft op pagina 53 aan dat binnen het thema Natuur de aspecten Natuurnetwerk Nederland, Natura 2000 (incl. stikstof en overgangszones), beschermde soorten en biodiversiteit belicht worden. En dat voor het onderzoek naar de huidige situatie, referentiesituatie, alternatieven en voorkeursalternatief gebruik gemaakt wordt van kwalitatieve analyses op basis van bestaande data (pagina 55). Daarmee is voor ons nog onvoldoende duidelijk op welke subthema's en indicatoren een beoordeling en vergelijking plaats gaat vinden. Vanwege de overbelaste stikstofsituatie in veel Natura2000 gebieden zouden wij graag zien dat ook onderstaande subthema's en indicatoren worden gehanteerd:

#### Indicatoren voor stikstof

Het effect op stikstof wordt volgens de NRD inzichtelijk gemaakt. Onduidelijk is op welke (kwalitatieve) wijze dit inzicht verschaft wordt. Naast een absolute bijdrage aan de stikstofbelasting door voorgenomen activiteiten, zouden wij graag zien dat ook het verschil tussen de huidige en toekomstige cumulatieve depositie ten opzichte van de kritische depositiewaarde inzichtelijk wordt gemaakt. Met andere woorden, dat de mate van overbelasting wordt betrokken in het onderzoek en de beoordeling.

#### Rekening houden met habitattypen

Op basis van de NRD blijft onduidelijk hoe effecten (op welke subthema's en bijbehorende indicatoren, met uitzondering van stikstof) inzichtelijk worden gemaakt en beoordeeld. Ten aanzien van de ligging in en ten opzichte van Natura2000 vinden wij het belangrijk dat inzichtelijk wordt gemaakt welke soorten en habitattypen in deze gebieden voorkomen, in samenhang met de mate waarin deze uniek zijn in Nederland. Met andere woorden, areaal en staat van instandhouding op Natura2000 gebiedsniveau kunnen veel zeggen, maar moeten ook in de context van staat van instandhouding op nationale schaal betrachtd worden.





### 3.15 Dierenwelzijn en agrarische bedrijfsvoering

Een scherpere vergelijking tussen de verschillende Nederlandse vliegbases voor de effecten van de uitbreiding van de jachtvliegcapaciteit (en overigens ook de laagvlieg oefeningen van helikopters) op dierenwelzijn en de bedrijfsvoering van de agrarische sector zijn sterk gewenst, met speciale aandacht voor hippische bedrijven die in Noord-Limburg zijn gevestigd.

## 4 Vergelijk alternatieven

4.1 U schrijft dat bij de afweging van de locaties niet alleen het milieubelang een rol speelt, maar dat in de regel ook de uitkomsten van het participatieproces betrokken worden en rekening wordt gehouden met (eerdere) besluitvorming. Met behulp van de verkregen inzichten uit het plan-MER stelt het bevoegd gezag vervolgens een voorkeursalternatief (VKA) samen. Het plan-MER is één van de bronnen die input geeft voor dat voorkeursalternatief, naast andere input zoals het participatietraject, haalbaarheid en kosten. De afweging van een voorkeursalternatief is naar onze mening een politieke beslissing waarbij rekening wordt gehouden met overig beleid, belangen van andere ruimtevragers en bestuurlijke afspraken, en hoort ons inziens niet thuis in de MER-rapportage, ten behoeve waarvoor u het voorliggende NRD heeft opgesteld.

4.2 Naar onze mening zouden in het plan-MER alle varianten dezelfde status moeten hebben. Er zou geen onderscheid gemaakt moeten worden in status of herkomst van varianten én in het verleden opgestelde beleidskaders of bestuurlijke afspraken. De milieueffecten van alle varianten binnen Nederland zouden op eenzelfde manier inzichtelijk gemaakt moeten worden. Hierbij wordt de context en historie van de varianten pas in de fase van de afweging van het voorkeursalternatief en de samenstelling van de nationale voorkeursbeslissing betrokken. Dat is de plek in de procedure waar de politieke afweging plaatsvindt en het meewegen van andere overwegingen passend wordt geacht. Op die manier wordt het MER niet opgeladen met oneigenlijke elementen en vervaagt niet de scheidingslijn tussen de milieuarargumenten (eigen aan het MER) en de andere argumenten om voor een bepaald alternatief te kiezen. Dit is ook het stadium waarbij de eerdere beleidsuitspraken met betrekking tot een mogelijke reactivering van de Peel en Volkel weer ter sprake komen en een relatie hebben tot het niet vergroten van de gereserveerde geluidruimte.

4.3 Uit de voorliggende NRD valt op te maken dat op regionaal niveau alleen die militaire activiteiten met een grote ruimtelijke impact, activiteiten in gevoelige gebieden of locaties waar veel meekoppelkansen en synergievoordelen mogelijk zijn, nader worden uitgewerkt. Met behulp van ontwerpend onderzoek met medeoverheden en maatschappelijke partijen zal in een later stadium per gebied in beeld worden gebracht hoe de toename van militaire activiteiten gebiedsgericht kan worden gecombineerd met andere opgaven. Op basis van deze beschreven werkwijze is het niet logisch om in de milieubeoordeling van de locaties (alternatieven) nu al gewicht toe te kennen aan de "mee-koppelkansen". Hiervan is immers in dit stadium van het plan-MER onvoldoende duidelijk of deze in de toekomst wel gerealiseerd (kunnen) worden. In de effectbeoordeling worden naar onze mening geen kansen meegewogen, maar kan wel meewegen wat de effecten zijn van concrete voorstellen van Defensie met betrekking tot milieu doelstellingen op het vlak van duurzaamheid, circulariteit, energiebesparing per locatie én hoe de locaties zich tot elkaar verhouden.

In deze NRD is niet beschreven welke doelstellingen Defensie zich op deze vlakken heeft gesteld. Deze zijn dus ook niet smart geformuleerd en dus ook niet eenduidig kwalitatief of kwantitatief te beoordelen. Naar onze mening zijn dergelijke aspecten in de vorm van kansen geen geschikt instrument om de alternatieven met de referentiesituatie en onderling te vergelijken. Dit inzicht zou ten principale geen onderscheidend vermogen moeten bezitten, omdat het om (reeds afgesproken) doelstellingen gaat die voor elke locatie aan de orde zijn. De overige meekoppelkansen ten aanzien van het meekoppelen aan andere (Rijks)ontwikkelingen hoort naar onze mening thuis in de fase dat een (politieke) afweging wordt gemaakt over het voorkeursalternatief en moet dan ook niet worden meegenomen in dit overzicht van aspecten voor de effectbeoordeling.





4.4 Voor een gericht onderzoek van de alternatieven is met name van belang welke milieueffecten relevant zijn voor het maken van keuzen richting het voorkeursalternatief en de onderbouwing daarvan. In een (plan)MER krijgen deze effecten de meeste aandacht. De vergelijking van alternatieven moet worden toegespitst op die effecten die voor de keuzes op het betreffende niveau van besluitvorming doorslaggevend zijn. De waarde die aan deze effecten worden gesteld moeten naar de mening van de Provincie Limburg tot zijn recht komen in vergelijking tussen de verschillende alternatieven. Het antwoord op de vraag in welke mate een effect aanzienlijk is hangt niet alleen af van de waarde van de score per criterium, maar hangt ook af van de waarschijnlijkheid, duur of omkeerbaarheid van het effect of de kwetsbaarheid van de omgeving. Om te beoordelen of een bepaald effect aanzienlijk is zal in het MER aangegeven moeten worden met welke regels e.e.a. is beoordeeld. Daarbij is ook belangrijk dat duidelijk gemaakt wordt welke consequenties ten aanzien van het inzichtelijk maken van maatregelen gekoppeld wordt aan een bepaalde score.

4.5 Daarnaast zijn wij van mening dat er een gewogen sommering gesteld zou moeten worden aan de verschillende aspecten, zodat bij de bepaling van het voorkeursalternatief niet alle belangen gelijk bijdragen aan de integrale beoordeling van een alternatief (voorbeeld: lichthinder weegt niet net zo zwaar als geluidhinder). Met behulp van een MultiCriteriaAnalyse (MCA) kan hier bijvoorbeeld invulling aan gegeven worden. Naar onze mening is dit uitermate van belang, omdat hiermee recht gedaan kan worden aan de beleving van omwonenden dat ingrijpende beslissingen ook gebaseerd worden op effecten van aspecten die nadrukkelijke en verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor milieu, mens en natuur in de omgeving van een alternatieve locatie die uitgebreid wordt met jachtvliegtuigen. Met het toekennen van gewichten wordt het relatieve belang van de afzonderlijke beoordelingscriteria tot uitdrukking gebracht. Het gewicht moet naar onze mening bepaald worden vanuit de ernst en omvang van de feitelijk optredende effecten.

## **5 Mitigerende maatregelen en Onzekerheden**

5.1 Een plan-MER betreft een strategische milieubeoordeling in de zin van de Europese SMB richtlijn en is bedoeld om vroegtijdig het milieubelang mee te kunnen wegen bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen. Mede met behulp van de informatie uit het plan-MER kunnen in dit geval locaties (alternatieven) worden geselecteerd waarmee de geformuleerde doelen van Defensie kunnen worden gehaald. Er wordt inzichtelijk welke locaties (alternatieven) meer of minder geschikt zijn voor de ontwikkeling of geschikt te maken zijn na het treffen van maatregelen. Dit laatste gegeven wordt niet duidelijk uit de voorliggende NRD. We vragen u om deze aanvulling "eventueel na het treffen van maatregelen" expliciet mee te nemen in de MER-rapportage en dit minimaal inzichtelijk te maken voor het VKA.

### **Onzekerheden**

Aan dit aspect zal evenals monitoring de nodige aandacht besteed moeten worden. Wij gaan ervanuit dat dit in het MER ruimschoots aan bod zal komen.