GEMEENTE Asten

Ministerie van Defensie
Directie Materieel, Vastgoed, Leefomgeving en Duurzaamheid
Postbus 20701
2500 ES 's-Gravenhage

Behandeld door:	D.P.J. van Roosmalen
Telefoonnummer:	(0493) 671 212
Uw brief:	--
Uw kenmerk:	--
Zaaknummer:	07432024179682
Bijlage(n):	--
Verzenddatum:	

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Geachte heer, mevrouw,

Op 23 mei 2025 publiceerde uw ministerie de Ontwerp-Beleidsvisie Ruimte voor Defensie voor de toekomstige ruimtevragen van Defensie in Nederland. Wij hebben met interesse kennisgenomen van de ruimtebehoefte die u heeft in onze regio. De huidige geopolitieke situatie vraagt om een uitbreiding van de krijgsmacht en daarmee ook tot een vraag naar extra ruimte om te oefenen. Daarvoor hebben wij begrip. Wij steunen dan ook op hoofdlijnen uw Ontwerp Beleidsvisie NPRD en bieden aan om bij de verdere uitwerking van de ruimtebehoeftes mee te denken en mee te helpen. We willen hier in samenwerking met Defensie invulling aan geven.

De boodschap dat de voormalige vliegbasis De Peel geen voorkeurslocatie is voor de jachtvliegtuigen hebben wij met instemming ontvangen. Nu de heropening van de voormalige vliegbasis De Peel niet aan de orde is, is het aannemelijk dat de ruimtelijke en planologische beperkingen die nu van toepassing zijn rondom de kazerne, worden opgeheven. Hierover gaan wij dan ook graag met u in gesprek.
Ook geeft u aan dat u in de toekomst echter wel het gebruik van het bestaande laagvlieggebied voor helikopters in deze regio wilt intensiveren en het gebied wilt uitbreiden.

De impact van dat plan voor de kwetsbare Peelregio is groot. Veertien gemeenten in deze regio maken zich zorgen over onder meer de leefbaarheid en gezondheid voor hun inwoners en dieren als dit plan van Defensie zonder nadere duiding en begrenzing doorgaan.
Daarnaast is er sprake van planologische consequenties door de aanwijzing van het laagvlieggebied die gevolgen kunnen hebben voor het realiseren van de grote verstedelijkingsopgave waarvoor een deel van onze regio staat (Brainport Eindhoven) en waaraan vanuit het Rijk, provincies en de regio met gezamenlijke voortvarendheid gewerkt wordt.
Gelet op het bovenstaande zien wij ons genoodzaakt om zienswijzen in te dienen op de gepubliceerde Ontwerp-Beleidsvisie Ruimte voor Defensie, zoals besloten door college van burgemeester en wethouders op 8 juli 2025.

Ons samenwerkingsverband is u intussen goed bekend. Wij hebben als regio ervoor gekozen om gezamenlijk onze zienswijzen af te stemmen. Deze worden per gemeente afzonderlijk bij u ingediend zodat er een juiste nuancering gemaakt kan worden per gemeente. Bij de voorbereiding van deze zienswijzen is ook afstemming geweest met de provincies Limburg en Noord-Brabant en NOVEX de Peel.

Het kader van de ontwikkelingen vanuit NOVEX de Peel zijn voor ons van fundamenteel belang. De effecten van het laagvliegen en de zorgvuldigheid hoe daarmee wordt omgegaan in combinatie met de noodzaak van het opheffen van de ruimtelijke en planologische beperkingen rondom de Luitenant-generaal Bestkazerne zijn hierbij van groot belang. Dat is de reden dat wij de inhoudelijke zienswijze starten met een algemene duiding van NOVEX de Peel.

Aansluitend gaan wij dieper in op enkele thema's uit de planMER. In bijlage 1 hebben we enkele specifieke zienswijzen op het deelrapport behoefte XI: laagvlieggebieden helikopters opgenomen.

1. Novex de Peel

In NOVEX De Peel werken Rijk, de provincies Noord-Brabant en Limburg, Waterschap Aa en Maas, Waterschap Limburg en de regio's Metropoolregio Eindhoven, Noordoost-Brabant, Noord- en Midden-Limburg, als één overheid, samen met de streek aan een duurzame toekomst voor de Peel. Het is een samenwerking die gericht is op het mogelijk maken van uitvoering, het in beweging brengen van partijen, op experimenteerruimte voor de streek. Niet alleen rondom de toekomst van landbouw en natuur, maar ook bijvoorbeeld rond het omgaan met verstedelijkingsdruk vanuit Brainport, het militair gebruik van de Peel en het versterken van de leefbaarheid.

Onder de noemer "Aan de slag met de uitvoering, samen aan het roer" hebben het Rijk en de regio het Zich Ontwikkelend Perspectief NOVEX de Peel 2050 (ZON2050) als gezamenlijke koers en kompas voor de ontwikkeling van het NOVEX-gebied de Peel opgesteld.
In het Bestuurlijk overleg Leefomgeving van 2024 hebben Rijk en regio aansluitend de eerste Regionale Uitvoerings- en Investeringsagenda (RUIA) vastgesteld.

In NOVEX de Peel staan voor het gebied drie ontwikkellijnen centraal: de ondernemende Peel, de natuurlijke Peel en de leefbare Peel.

De ondernemende Peel
De ondernemende Peel gaat over de herstructurering van het agrarische buitengebied en de intensieve veehouderij in de Peel-regio. Deze herstructurering moet gericht zijn op nieuwe verdienmodellen en economische impulsen, waar de ontwikkeling van de hippische sector, de versterking van de (verblijfs)recreatie en de leefbaarheid van het platteland voorop staan.

De natuurlijke Peel
De natuurlijke Peel richt zich op het versterken en verbeteren van de natuurwaarden in de regionale natuurgebieden. Het tegengaan van verdere verstoring van voor geluid gevoelige diersoorten, het tegengaan van verdere verdroging in samenhang met het vernatten van onze natuurgebieden en het terugdringen van de stikstofdeposities behoren tot de beoogde doelen
De Peel kent een aantal Natura-2000-gebieden met daarin waterminnend hoogveen (Deurnsche Peel & Mariapeel en de Groote Peel). Al jarenlang is sprake van structurele verdroging en er is intensieve landbouw met hoge stikstofuitstoot.
De natuurdoelen voor de natuurgebieden in onze regio, waaronder vernatting, zijn onverenigbaar met grondwateronttrekking en de stikstofdepositie. Beleid en uitvoeringsplannen van provincies, Waterschappen en natuurorganisaties zijn erop gericht om de grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken en de stikstofdepositie van de intensieve veehouderijen te verlagen.

Gezien de specifieke urgente opgave met betrekking tot stikstofdepositie in onze regionale Natura 2000 gebieden heeft bovendien het Kabinet onlangs in de voorjaarsnota € 600 miljoen gereserveerd met een regionale maatwerkaanpak rondom de Veluwe en de Peel. De Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel (MCEN) heeft in de

kamerbrief 'Startpakket Nederland van het slot' van 25 april 2025[1] aangegeven dat deze plannen worden meegenomen in de "augustusbesluitvorming".

De leefbare Peel
Onze inwoners waarderen de regio vanwege het prettige woon- en leefklimaat zonder milieu/geluidhinder en zonder noemenswaardige bronnen die een negatieve impact hebben op de gezondheid.

Gemeenten in de Peel-regio zien zich daarbij gesteld voor onder andere een grote woningbouwopgave. Passende woonruimte realiseren voor onze starters (in de dorpen en steden) en passende woonruimte realiseren voor de sterk-groeiende Brainport-regio en de regio Venlo.
Het helpt ons als, nu de voormalige vliegbasis De Peel niet langer de voorkeurslocatie is voor de stationering van de jachtvliegtuigen, de planologische beperkingen die nu rond de voormalige vliegbasis liggen worden opgeheven.

Voor meer informatie, zie https://www.novexdepeel.nl/.

Aan de hand van onze eigen ruimtelijke visie en plannen, die hun weerslag hebben gekregen in de genoemde Regionale Uitvoerings- en Investeringsagenda (RUIA), hebben wij onze beoordeling van uw Ontwerp-beleidsvisie gemaakt.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-landbouw-visserij-voedselzekerheid-en-natuur/documenten/kamerstukken/2025/04/25/kamerbrief-startpakket-nederland-van-het-slot

2. Impact planMER

Het intensiveren van het gebruik van het huidig bestaande laagvlieggebied (B1) en de uitbreiding van dit laagvlieggebied (N1) zal de grootste impact hebben op onze regio. De Ontwerp-beleidsvisie NPRD is echter nog weinig concreet over de precieze invulling van het helikopter laagvlieggebied De Peel. Het betreft twee afzonderlijke gebieden die wel volledig op elkaar aansluiten. Ieder gebied kan tot 125 uur per jaar als laagvlieggebied worden gebruikt. Kunt u aangeven wat dit in praktijk per jaar voor de beide gebieden gaat betekenen?

Om een goed beeld te krijgen van de effecten op de gebieden is het in onze ogen noodzakelijk om een gericht effect- en risico-onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van het laagvliegen in deze gebieden. Hierbij is het van belang dat gebiedseigen kenmerken zoals o.a. veehouderij, toerisme en hippische sector naast reguliere onderwerpen worden meegenomen. Bent u bereid dit de komende maanden uit te werken? Indien gewenst kunnen wij meedenken en -werken met dit onderzoek.

Het vervolgonderzoek moet een duidelijk en tijdig antwoord geven op de navolgende vragen:

- Wat is de milieuruimte die Defensie vraagt én is die milieuruimte in principe aanwezig? Met milieuruimte bedoelen wij niet alleen de fysieke ruimte, maar ook de ruimte de Defensie vraagt voor geluid (inclusief cumulatie), stikstof en veiligheidszones.
- Zijn keuzes vanuit milieu gezien haalbaar en uitvoerbaar?
- Welke milieuoptimalisaties zijn mogelijk en hoe kunnen negatieve effecten worden beperkt?

Het planMER moet immers expliciet vanuit het milieubelang de (voorlopige) keuzes van Defensie beschouwen en beoordelen. Daarnaast is het nodig om te doordenken in hoeverre bijstelling van deze keuzes nog wenselijk of noodzakelijk is. Zo komt het planMER tegemoet aan de noodzaak het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de beleidsmatige afwegingen.
Dit is in het bijzonder belangrijk voor de aangekondigde keuzes die het Kabinet, direct na het definitieve NPRD, in het Besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl) wil vastleggen. Denk aan (nieuwe) laagvlieggebieden, -corridors en -zones voor helikopters, drones en mogelijk ook jachtvliegtuigen (F-35) én aan grootschalige bouwbeperkingen (bijvoorbeeld voor windturbineparken). Wilt u voor al deze thema's de hierboven genoemde vragen in het vervolgonderzoek en de definitieve NPRD opnemen en beantwoorden?

Het ligt immers in de lijn van Defensie om de definitieve keuzes voor laagvliegroutes, -corridors en -gebieden e.d. voor helikopters, drones en jachtvliegtuigen nu al direct in/met het NPRD te maken en met instructieregels in het Bkl te verankeren. Deze keuzes zijn daarmee – zonder nader milieuonderzoek - leidend voor andere procedures en/of besluiten.

Met name het aantal uren dat het bestaande en uit te breiden laagvlieggebied per jaar gebruikt zal worden, is nog onvoldoende duidelijk en is de impact op milieu en natuurwaarden nog onvoldoende uitgewerkt. Nu is dat maximaal 18 uur per jaar op basis

van de in 2012 verleende vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. In de bij de Ontwerp-Beleidsvisie horende planMER noemt u een getal van maximaal 125 jaarlijkse laagvlieguren voor het bestaande en voor het nieuw uit te breiden laagvlieggebied. U schrijft dat dit urenaantal nader is te bepalen op grond van vigerende wetgeving, zonder te duiden waar u op doelt. Deze uitbreiding betekent volgens ons dat voor zowel het bestaande laagvlieggebied B1 en het nieuwe laagvlieggebied een nieuwe natuurvergunning moet worden verleend. Maar ook met name voor onze inwoners, onze (verblijfs)recreanten, de vee- en paardenhouderijen en onze natuurgebieden kan het laagvliegen grote invloed hebben. Wij maken ons dan ook zorgen of voldoende wordt onderzocht wat de consequenties zijn voor gezondheid voor mens en dier, de economische effecten, recreatie enz. En vragen u of u bereidt bent om hiervoor een effect- en risico-gericht onderzoek uit te voeren voor de laagvlieggebieden B1 en N1?

U stelt dat het aantal vlieguren in laagvlieggebied B1 wordt uitgebreid van 18 uur naar een bandbreedte van 0 tot 125 uur. Ook voor laagvlieggebied N1 geeft u deze bandbreedte aan. Kun u aangeven wat de omgeving per jaar voor belasting kan verwachten?

De ervaringen vanuit gebied B1 op het gebied van communicatie met het Defensie Helikoper Commando laten te wensen over. Dit heeft al diverse malen geleid tot risico's voor mens en dier, zelfs tot schades. Op welke manier gaat u de verbetering van de communicatie met deze laagvlieggebieden verbeteren?

De intensivering van de bestaande laagvlieggebieden en het gebruik van de nieuwe laagvlieggebieden voor helikopters zal zorgen voor overlast en verstoring bij inwoners, (verblijfs)recreanten, natuurgebieden, ondernemers en dieren. Defensie geeft aan dat de impact beperkt zal zijn, zonder dat dit nader is beargumenteerd of onderbouwd. Argument van Defensie om alle gebieden als voorkeurslocatie aan te wijzen is dat er dan flexibiliteit is en zoveel als mogelijk de overlast verdeeld kan worden. Dit is een van de vereisten voor een planMER.

Wij zien graag dat u de regio duidelijkheid geeft over de impact op de leefomgevingskwaliteit, de natuurwaarden van dit voornemen (welke blootstelling, gedurende welk aantal jaarlijkse uren). En minstens zo belangrijk, dat u met (de vertegenwoordigers) van de vee- en paardenhouderijen tot afspraken kunt komen over het informeren van deze doelgroepen bij het daadwerkelijk gebruiken van het laagvlieggebied. Dit zodanig dat deze bedrijven zo goed als mogelijk kunnen anticiperen op de mogelijke verstoring van hun dieren. Het is voor ons als regio belangrijk dat naast de grootschalige veehouderij-sector, het gebied, waar zich de wereldtop qua hippische sector bevindt, haar aantrekkelijkheid voor deze sector behoudt.

U heeft het voornemen om voor de bestaande en de nieuwe laagvlieggebieden middels een licht-planologisch regime ruimtelijke beperkingen voor windmolens en hoogbouw juridisch te borgen. Onduidelijk is hoe zwaar dit juridische regime is. Dat impliceert ongetwijfeld dat het voor de regio-gemeenten minder makkelijk wordt om de puzzel van de woningbouwopgave en het opwekken en transporteren van energie te realiseren.

Bijzonder relevant hierbij is dat Rijk en regio in de Peel gezamenlijk werken aan het realiseren van de schaalsprong van de Brainport Eindhoven en de

verstedelijkingsopgaven van Weert en Venlo. Hierbij speelt dat de plannen voor die verstedelijkingsopgave op dit moment veelal nog ion onderzoek en ontwikkeling zijn. Zij zijn derhalve nog niet voldoende meegenomen kunnen worden in de beoordeling van de mogelijke effecten van de voorstellen rond het laagvlieggebied – de gebiedsafbakening en het te hanteren planologisch regiem.

Wij dringen er bij u aan op tot nadere afspraken ten aanzien van de uitwerking te komen waarbij rekening gehouden wordt met de totale verstedelijkingsopgave.

3. Ontbrekende en/of onvoldoende onderbouwde elementen

Milieuruimte
In de planMER worden de behoeften en de locaties onderling vergeleken. Maar voor het laagvliegen zijn niet alle aspecten zoals geluid, stikstofdepositie en externe veiligheidsrisico's onderzocht met behulp van berekeningen. Hierdoor is ons nog niet goed duidelijk hoeveel milieuruimte door het laagvliegen wordt ingenomen en hoeveel hiervan voor ons als gemeente en in breder verband voor NOVEX de Peel nog beschikbaar blijft. Het gaat hierbij met name om geluid, stikstof en externe veiligheidsrisico's, inclusief cumulatieve effecten.
Bovendien is nog geen eensluidende beoordeling gemaakt of de eventueel beschikbare milieuruimte voor de onderzochte locaties voldoende is om de behoefte van Defensie op die locaties in te vullen en hiervoor de benodigde vergunningen te krijgen.

Bent u bereid de benodigde milieuruimte verder inzichtelijk te maken met onderzoeken en berekeningen zodat wij de effecten hiervan voor onze gemeente en NOVEX de Peel kunnen beoordelen?

Mitigerende maatregelen
Eén van de inhoudelijke eisen voor een plan-MER (zie artikel 11.3 van het Omgevingsbesluit) is het opnemen van mitigerende en compenserende maatregelen. Kunt u aangeven welke voorgenomen maatregelen worden genomen om aanzienlijke nadelige milieueffecten van de uitvoering van het plan te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk te compenseren? Wij zijn van mening dat voor het laagvliegen van helikopters meer mitigerende maatregelen in de planMER nodig zijn.

Gezondheid
Gezondheid komt alleen ter sprake bij laagvliegen bij het onderwerp luchtkwaliteit. Maar een gecumuleerd inzicht in en beoordeling van de risico's voor de menselijke gezondheid komt niet aan bod. Gezondheid is breder dan alleen luchtkwaliteit, maar moet in samenhang worden beoordeeld met geluidhinder (slaapverstoring), ongevallen, blootstelling aan schadelijke stoffen.
Kunt u aangeven op welke manier in de brede zin van gezondheid de effecten op mens en dier door u zijn onderzocht?

Vergunbaarheid
In deel B van de planMER is voor de trechtering naar een voorkeurspakket een indeling van categorieën 1 tot en met 5 voor zeef 1 opgesteld. Binnen deze categorisering speelt de vergunbaarheid een belangrijke rol. Indien er dermate significante milieueffecten op de leefomgeving op zullen treden als gevolg van de plannen, zodat er geen sprake kan zijn van een haalbare/vergunbare behoefte, dan geldt deze randvoorwaarde als showstopper en vervalt de voorkeurslocatie in de NPRD. Hoewel we zien dat bij de indeling van categorieën in deel B van de planMER de vergunbaarheid een rol speelt, zien we in de overige delen van het planMER dat vergunbaarheid niet wordt meegewogen in de beoordeling van de voorkeurslocaties. Waarom is de vergunbaarheid niet beoordeeld? Wij vragen u dit alsnog te doen omdat wij verwachten dat de vergunbaarheid van diverse Defensie activiteiten een grote rol speelt.

4. Vervolgstappen

Wij willen de goede samenwerking ook in de volgende fasen blijven voortzetten om de groei van Defensie in onze regio goed te laten landen. Nu we een volgende fase van het programma in gaan willen we aandacht vragen voor de kennis en expertise die wij als regio-gemeenten hebben om bij de verdere uitwerking verbinding te leggen met bestaande gebiedsprocessen. We nodigen Defensie uit om actief mee te doen in de diverse gebiedsprocessen die binnen onze regio spelen. Alleen zo kunnen we tot slimme en optimale keuzes komen die recht doen aan alle belangen.

Ontwerpend onderzoek vormt de volgende fase van het NPRD. De verantwoordelijkheid van deze verdere uitwerking naar uiteindelijk vergunningen ligt bij Defensie. Onze insteek is om in vroegtijdig stadium mee te denken en bij te dragen. De regio-gemeenten hebben veel kennis en ervaring met ontwerpend onderzoek, we vragen u om tijdig met ons in gesprek te gaan. Kijkend naar de geopolitieke ontwikkelingen en extra investeringen voor Defensie in Nederland en Europa moeten we indien mogelijk middels de ontwerpende onderzoeken breder en verder kijken dan alleen deze NPRD en met elkaar ontdekken en verkennen wat er ruimtelijk nodig is om dit waar te maken inclusief opgaven als weerbaarheid, economie en infrastructuur.

Op basis van onze hierboven genoemde bevindingen adviseren wij u om de navolgende vervolgstappen en te zetten en de volgende zaken op te pakken en voor de besluitvorming over de NPRD gereed te maken:

1. Vooruitlopend op besluitvorming en gebaseerd op de juiste en correcte uitgangspunten, relevante dosismaten de impact van de plannen op milieu, natuur en gezondheid goed in beeld te brengen.
   Gevolg daarvan zal moeten zijn dat het Kabinet, in samenhang met de besluitvorming over de Nota Ruimte, op basis van de onderzochte milieu-, natuur- en gezondheidsaspecten de afweging kan maken welke delen van de nu voorgestelde laagvlieggebieden worden “ontzien”.

2. Een mitigatieplan voor de laagvlieggebieden te maken. In dit mitigatieplan moeten de tijdsgebonden beperkingen worden vastgelegd. Broedperiodes worden al wel genoemd in de planMER, maar hierbij moet ook worden gedacht aan beperkingen in de weekenden, feestdagen en schoolvakanties. Verder zijn vaste no-go zones nodig voor aaneengesloten bebouwing, stiltegebieden, clusters van verspreide woningen, clusters van hippische bedrijven, veehouderijen etc. Deze zones moeten worden vastgesteld op basis van gedetailleerd lokaal onderzoek en input van bewoners in het gebied. Tenslotte moet de wijze waarop vroegtijdige en eenduidige communicatie over de laagvliegactiviteiten richting bewoners en andere gebruikers van de laagvlieggebieden wordt vormgegeven en een goed toegankelijk klachtensysteem deel uitmaken van dit mitigatieplan.

   Een dergelijk mitigatie-plan zou deel moeten uitmaken van de definitieve besluitvorming over de gebruiksintensivering van de bestaande laagvlieggebieden en over de nieuwe laagvlieggebieden.

Wanneer een definitieve locatiekeuze wordt gemaakt op basis van de NPRD voor diverse Defensie activiteiten, willen wij graag met u van gedachten wisselen over de ruimtelijke en planologische beperkingen die nog zijn gekoppeld aan de activiteiten op de voormalige vliegbasis De Peel. Deze beperkingen zijn grotendeels niet meer relevant na uw definitieve keuze. Daarom willen wij graag met u in gesprek over het opheffen van de geluidzones (de gebiedsaanduidingen geluidzone – Ke zonering en geluidzone – industrie) en het beperkingengebied (de gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerzone) rond de voormalige vliegbasis De Peel, en het staken van de wateronttrekking in de huidige vorm.

Neem gerust contact op
Als u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft, dan kunt u contact opnemen met D.P.J. van Roosmalen via telefoonnummer (0493) 671 212 of per e-mail D.vanRoosmalen@asten.nl. Wij verzoeken u bij eventuele vervolgcorrespondentie of contact met de gemeente bovenstaand zaaknummer te vermelden.

Met vriendelijke groet,
college van burgemeester en wethouders van Asten

M. Derks	A.A.H.C.M. van Extel-van Katwijk
secretaris	burgemeester

Bijlage 1

Beoordeling

"Deelrapport behoefte XI: Laagvlieggebieden helikopters"

Paragraaf 2.1.2 - blz 12 (van pdf)

- Laagvliegen boven aaneengesloten bebouwing en gebieden met veel mensen is niet toegestaan. Hierbij wordt aangegeven dat dit ook geldt voor vakantieparken, maar dat dit niet in de algemene analyse is meegenomen. Het resterende totaaloppervlak (van 160 km^2 voor laagvlieggebied N1) waar laagvliegen mogelijk is, is dus in werkelijkheid lager. Omdat veel milieuaspecten in het planMER als score zijn gekoppeld aan percentages ten opzichte van het resterend oppervlak, liggen deze percentages dus in gebieden met vakantieparken, stilte- en natuurgebieden en gebieden met een hoge landschappelijke waarde dus in werkelijkheid hoger. Hierdoor wordt een gebied met veel vakantieparken zoals in onze regio (in zowel het bestaand laagvlieggebied B1 als het nieuw-beoogde laagvlieggebied N1) benadeeld door een lagere score ten opzichte van gebieden met minder vakantieparken.

  Overigens wordt in dezelfde paragraaf aangegeven dat bij de analyse per gebied voor zover mogelijk vakantieparken in de analyse worden meegenomen. Dit wordt nog een keer benadrukt in paragraaf 5.1.2 (blz. 45): "In de analyse per gebied wordt daarom gekeken naar de omvang en nabijheid van locaties met veel verblijfsrecreatie."
  Bij de analyse van N1 (in paragraaf 9.1) worden inderdaad diverse recreatieterreinen zoals campings en vakantieparken genoemd. Maar dit is alleen tekstueel. Over de omvang en nabijheid ten opzichte van het laagvlieggebied is niets uitgewerkt. Het is dus onduidelijk hoeveel van het oppervlak laagvlieggebied resteert als laagvliegen boven recreatieterreinen en vakantieparken niet is toegestaan.

- De getallen met oppervlakte (km^2) in tabel 2.1 komen niet overeen met de getallen die in paragraaf 9.1 worden genoemd.

- In paragraaf 2.3.3 blz 19 wordt ook gerefereerd aan diverse recreatieve functies zoals campings en hotels. In plaats van deze locaties als niet geschikt voor laagvliegen aan te merken zijn alleen landelijke fiets- en wandelpaden in beeld gebracht.

Conclusie:
Veel van de milieuthema's zoals stiltegebieden, geluid, natuur en landschap zijn voor het nieuw-beoogde laagvlieggebied (N1) op basis van een onjuist oppervlak 160 km^2

gescoord. Omdat laagvliegen boven recreatieterreinen en vakantieparken niet is toegestaan, is het werkelijk oppervlak van het gebied voor laagvliegen kleiner. Hierdoor zijn voor de diverse onderzochte milieuthema's de scoringswaarden te laag. Dit pakt met name nadelig uit voor ons omdat in dit gebied veel recreatieterreinen en vakantieparken aanwezig zijn.

Bovenstaande elementen gelden ook voor het bestaande laagvlieggebied B1. Het bestaande laagvlieggebied komt onterecht onvoldoende aan bod in de planMER. Waarschijnlijk omdat in de Passende Beoordeling wordt verondersteld dat de verstoring en de stikstofdepositie door laagvliegen in onder andere het gebied B1 afneemt door een lagere intensiteit aan helikoptervluchten. Dit is niet juist want in laagvlieggebied B1 nemen de laagvlieguren van 18 uur per jaar (gelimiteerd in de huidige natuurvergunning) toe naar 125 uur per jaar. Wij vragen u voor deze toename een nadere analyse uit te voeren zoals al wel voor de nieuwe laagvlieggebieden is gedaan in hoofdstuk 9.

Paragraaf 2.3.1 - blz 15
In de paragraaf Gezonde en veilige leefomgeving is eventuele slaapverstoring van mens en/of dieren door laagvliegen in de nacht niet meegewogen. Slaapverstoring wordt overigens bijvoorbeeld wel genoemd in Deelrapport behoefte I in het kader van het Versterken en concentreren van ondersteunende eenheden. Dit aspect moet ook voor laagvliegen in de nacht worden opgenomen in het planMER.

In de rapportage zijn diverse RIVM-kaarten uit 2022 opgenomen. Het is niet duidelijk op te maken van welk jaar de data is waarop deze kaarten zijn gebaseerd. Daardoor vragen wij ons af of voor het scoren van de milieuthema's gebruik gemaakt van de meeste actuele data. Het lijkt erop dat alleen voor landbouwtellingen gebruik is gemaakt van GIS waarbij het aantal dieren per vierkante kilometer per gemeente zijn bepaald. Voor de overige milieuthema's is onduidelijk hoe deze gegevens zijn bepaald.

Hoofdstuk 3 tot en met 7 (vanaf blz. 21)
Voor elk thema is de huidige situatie en de referentiesituatie in de titel van de paragraaf opgenomen. Voor beschermde natuurgebieden is de referentiesituatie helemaal weggelaten (zie titel paragraaf 4.1.1). De referentiesituatie, met name zeer relevant voor stikstofdepositie, komt dus niet aan bod. De referentiesituatie is voor stikstofdepositie belangrijk omdat deze wordt ingezet bij intern salderen voor het verkrijgen van een natuurvergunning. Wij vragen u dan ook de referentiesituatie voor stikstof wel in beeld te brengen zodat kan worden beoordeeld of de nieuwe situatie mogelijk een verslechtering voor Natura-2000 gebieden betekent ten opzichte van de referentiesituatie.

Paragraaf 3.1.2- blz 23

- Geluid wordt gewogen door het resterend oppervlak (exclusief bebouwde kom) te vergelijken met het aantal inwoners per km^2 per laagvlieggebied. Hiermee is niet echt gekeken naar de hoeveelheid geluidgevoelige functies in het laagvlieggebied waardoor dit geen goed beeld geeft van het mogelijk aantal gehinderden.

- De tekst over stiltegebieden is tegenstrijdig. U schrijft dat het geluid van (laagvliegende) helikopters niet thuis hoort in een stiltegebied. Betekent dit dat er ook niet wordt gevlogen met helikopters in stiltegebieden? Vervolgens staat in dit document aangegeven dat geluidhinder in stiltegebieden van overvliegende

helikopters van zeer korte duur is waardoor geluidhinder in stiltegebieden zeer beperkt is. Dus er wordt wel gevlogen in stiltegebieden? Wij zijn van mening dat stiltegebieden verboden terrein zijn voor (laagvlieg)oefeningen met helikopters.

Paragraaf 3.3- blz 29
Het externe veiligheidsrisico voor laagvlieggebieden is niet berekend. In het deelrapport extern veiligheid (bijlage AXVI) wordt uitgelegd waarom niet is gerekend aan laagvliegen. Maar ons is toch niet duidelijk waarom de effecten voor externe veiligheid dan wel voor een helikopterlandingsplaats kunnen worden uitgerekend omdat laagvliegen deels vergelijkbaar is met landen en stijgen. Ook wanneer nog niet alle uitgangspunten bekend zijn, vragen wij u wel met een worst case benadering een effect en risicoanalyse uit te voeren.

Paragraaf 4.1.2 - blz. 35
Alleen de oppervlakten van beschermde natuurgebieden zoals Natura 2000 gebieden en NNN zijn opgenomen in de analyse. Maar het oppervlakte van een beschermd gebied zeg weinig over de gevoeligheid van een gebied. Een klein gebied kan veel gevoeliger zijn voor hinder of al dermate zijn overbelast door andere oorzaken dan een groot gebied. Door alleen naar de oppervlakte te kijken, is dit verschil niet zichtbaar. Tabel 4.2 met daarin oppervlakten van natuurgebieden is dan ook geen goede vergelijking tussen natuurgebieden.

Wij vragen u om in het vervolgonderzoek wel te rekenen aan stikstofdepositie in laagvlieggebieden. Gezien de huidige jurisprudentie en wet- en regelgeving voor Natura 2000 gebieden maakt een berekening duidelijk of überhaupt sprake is van een vergunbare situatie.
Ook al is de omvang en exacte locatie van laagvliegen nog niet bekend kan net zoals voor de helikopterlandingsplaatsen wel een (worst case) aanname worden gemaakt. Zie ook het Deelrapport stikstofdepositie en luchtkwaliteit (bijlage AXVIII). De stikstofemissies bij het landen en stijgen op een helikopterlandingsplaats zijn vergelijkbaar met laagvliegen.

In de Passende Beoordeling wordt aangegeven dat verstoring en stikstofdepositie afnemen door minder helikoptervluchten in laagvlieggebieden B1 tot en met B12. Dit is niet correct voor gebied B1, waar in de Nbw vergunning van 12 september 2012 (kenmerk: DGNR-RRE/12315612) een maximum van 18 uur per jaar toestaan. Het planMER stelt het nieuwe maximum op 125 uur per jaar, wat een toename in verstoring en stikstofdepositie zal veroorzaken. Geluid en stikstofemissies kunnen zich namelijk over een groot gebied verspreiden.

Paragraaf 4.2.2 – blz. 39 (geen tabel nummer) & Paragraaf 4.3.2 – blz. 41 (tabel 4.1) & Paragraaf 5.1.2 – blz. 44 (tabel 5.1)
Onduidelijk is hoe de score in deze drie tabellen is bepaald. Er worden geen categorieën van scores genoemd.

Paragraaf 5.2 – blz. 46
We zijn verheugd met het feit dat in de planMER rekening met onze zienswijze is gehouden wat betreft melkveehouders en andere veehouderijen, paardenhouderijen en de hippische sector in onze regio. Wij zien nog wel voor het planMER dat gebruik is

gemaakt van CBS-data voor het aantal dieren of bedrijven binnen laagvlieggebieden. Er kan beter gebruik worden gemaakt van KRD-data (Kernregistratie Dierverblijven). Het aantal dieren met op basis van de KRD-data is een factor 4 hoger dan op basis van CBS-data.

Paragraaf 9.1 - blz. 65
Ten eerste de vraag waarom alleen een nadere analyse heeft plaatsgevonden op het nieuwe laagvlieggebied N1. In het bestaande laagvlieggebied B1 is sprake van een forse toename van het aantal laagvlieguren (factor 7). Naar verwachting zorgt deze toename voor meer milieueffecten die niet zijn onderzocht in de planMER.

Verder is de begrenzing van laagvlieggebieden verschillend. Het is onduidelijk hoe de gebieden "Voorstel nieuwe vlieggebieden" en "Zoekgebieden nieuwe laagvlieggebieden – RND" zich tot elkaar verhouden. In de planMER lijkt voor alle milieuthema's het ronde zoekgebied te zijn onderzocht (zie figuur 2-2 en tabel 2.1). De oppervlakte van dit zoekgebied was voor veel thema's maatgevend bij het scoren en vergelijken met andere laagvlieggebieden. Maar in deze paragraaf wordt de begrenzing van het gebied geoptimaliseerd om een smalle corridor over het Natura 2000 gebied De Groote Peel te voorkomen. En om bebouwd gebied van enkele grotere steden buiten de begrenzing te houden. Naast een beperking van het gebied worden nu twee nieuwe gebieden voorgesteld die voorheen buiten het zoekgebied vielen. Het is niet duidelijk of deze uitbreiding buiten het zoekgebied mogelijk nieuwe knelpunten vormen omdat deze twee uitbreidingen in het planMER niet zijn beoordeeld. In het noordoostelijke deel is bijvoorbeeld een deel van het stiltegebied De Heitrak aan het voorstel voor een nieuw laagvlieggebied toegevoegd. Het lijkt erop dat dit stiltegebied niet is verwerkt in de analyse. Kunt u aangeven of dit klopt?

Paragraaf 9.1.3 - blz. 66
Diverse getallen in de tabel komen niet overeen met de getallen in tabel 2.1 van het rapport.