Reactie op rapportage

Stikstofdepositie reactivering
Vliegbasis De Peel

Fase 1. Haalbaarheid
Klant: Ministerie van Defensie
Referentie: BI5671-103-105-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Status: Definitief
Datum: 20 september 2023

[redacted]
Werkgroep De Peel
Zuidelijk Land van Cuijk

1. Inleiding

Basisredenering in de HaskoningDHV rapportage

In de rapportage 'Stikstofdepositie reactivering Vliegbasis De Peel' wordt door HaskoningDHV de volgende redenering opgezet.

Gesteld wordt dat het militaire vliegterrein De Peel een aanwijzing heeft voor de stationering van een squadron F-16 vliegtuigen (par 2.2, p. 2; zie hieronder). Betoogd wordt dat De Peel kan teruggrijpen op een 'indicatieve' geluidsruimte (Ke 35 geluidscontour), zodat deze geluidsruimte op jaarbasis gevuld kan worden voor een squadron F-16 jachtvliegtuigen.

> *Luchtgebonden gebruik*
> Het luchtgebonden gebruik is gebaseerd op het Aanwijzingsbesluit 1960 waarin een belegging met één squadron jachtvliegtuigen was opgenomen. Deze belegging is naderhand gehandhaafd in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) uit 1984 en het tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2001. In de berekeningen is voor de referentiesituatie uitgegaan van een belegging met één squadron F16 jachtvliegtuigen en de destijds voorziene routes.

Op grond van een jaarstationering met F-16 jachtvliegtuigen wordt een 'bestaande' referentiesituatie berekend. Aan de gevulde geluidsruimte wordt impliciet een stikstofruimte (ruimte voor stikstofemissie) gekoppeld.

In de rapportage van HaskoningDHV wordt vervolgens berekend wat de stikstofemissie en -depositie zal zijn bij stationering van F-35 jachtvliegtuigen op De Peel die jaarlijks 1800 sorties uitvoeren.

Na het nemen van een reeks maatregelen wordt de berekende emissie zover teruggebracht in de doelsituatie, dat deze onder het niveau van de bestaande referentiesituatie komt te liggen.

Bijgevolg is er niet langer sprake van een stikstofprobleem voor re-activering van De Peel.

Tegenargumentatie

In deze notitie laten we zien dat:

- de aanwijzing voor een jaarstationering van een squadron F-16 jachtvliegtuigen niet bestaat. De Peel heeft in het SMT-2 een aanwijzing als reservebasis gekregen, die in bijzondere gevallen kan worden gebruikt.
- de basis is sinds maart 1993 gedeactiveerd. Teneinde de aanwijzing als reservebasis (SMT-2) te kunnen gebruiken is een luchthavenbesluit nodig, waarin de aanwijzing, de bijpassende geluidszonering worden geregeld. Het doorlopen van een MER-procedure waarbij aan de wettelijke normen wordt voldaan is randvoorwaardelijk. Het succesvol doorlopen van de MER is nodig voor het verkrijgen van een natuurvergunning. Dit Luchthavenbesluit is er niet. Bijgevolg is er ook geen sprake van een bestaande referentiesituatie.
  Voor de beoogde doelsituatie (1800 sorties met de F-35) is uiteraard een ander Luchthavenbesluit nodig.
- Defensie betoogt (Notitie Reikwijdte en Detailniveau, 2019) dat voor De Peel nog altijd sprake is van een indicatieve geluidsruimte uit 1985.
  We laten zien dat deze geluidsruimte weliswaar is berekend (1978), maar sinds een uitspraak van de Raad van State (1998 en 2009) geen formele status meer heeft. De geluidsruimte kon sindsdien dus ook niet meer gebruikt worden als aanwijzing voor ruimtelijke ontwikkeling, waaronder bestemmingsplannen (Gemeenten en Provincies).

2. De aanwijzing van militair vliegterrein De Peel

In 1960 heeft De Peel een aanwijzing tot militair vliegterrein gekregen.
In de Stikstofrapportage (HaskoningDHV) wordt gesteld dat de belegging uit de oorspronkelijke aanwijzing is gehandhaafd in het eerste Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-1, 1984) en het tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2, 2001).

Luchtgebonden gebruik
Het luchtgebonden gebruik is gebaseerd op het Aanwijzingsbesluit 1960 waarin een belegging met één squadron jachtvliegtuigen was opgenomen. Deze belegging is naderhand gehandhaafd in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) uit 1984 en het tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2001. In de berekeningen is voor de referentiesituatie uitgegaan van een belegging met één squadron F16 jachtvliegtuigen en de destijds voorziene routes.

Dat is **niet juist**.

In 1969 had De Peel al geen aanwijzing meer als **operationele basis**. Er was dus geen sprake meer van een operationele belegging (jaarstationering) met een squadron gevechtsvliegtuigen.

Per 3 september 1969 verhuisde 306 squadron van de vliegbasis Twenthe naar Volkel; het fotoverkenningssquadron kreeg als **oefen- en oorlogsbestemming** De Peel toegewezen. Tot 1985 heeft de Luchtmachtbasis De Peel gediend als uitwijkhaven voor het 306 Squadron.

In het **SMT-1 (1984)** werd de actuele status bevestigd met aanwijzing als **Dispersion Operating Base** (DOB)[1] voor gevechtsvliegtuigen en een **Collacated Operating Base** (COB)[2] voor bondgenootschappelijke (gevechts-) vliegtuigen.

De Prioriteitennota 1993[3] wijst 3 MOB's (Main Operating Bases) aan. Dat waren Leeuwarden, Volkel en Twenthe. De Peel, Gilze-Rijen en Eindhoven kregen de aanwijzing als DOB.

De uitwerking van de herstructurering leidt echter tot aanpassing van de aanwijzing.

Eindhoven krijgt in plaats van de Peel de aanwijzing van DOB.[4] In maart 1993 wordt De Peel gedeactiveerd.

---

[1] **DOB**: Een Dispersion Operating Base is een militair luchtvaartterrein dat in vredestijd niet permanent is belegd met een gevechtseenheid, maar waarvan de plannen voorzien in een belegging met jachtvliegtuigen tijdens bijzondere omstandigheden en oorlogstijd. In vredestijd zullen de betreffende eenheden voor oefeningsdoeleinden gedurende beperkte perioden vanaf deze luchtvaartterreinen opereren, onder meer om het personeel met de omgeving en vliegbasisfaciliteiten vertrouwd te maken. Voorzieningen voor het alsdan opereren zijn getroffen.
[2] **COB**: een Collocated Operating Base is een vliegbasis die in tijd van oorlog één of meer squadrons gevechtsvliegtuigen kan herbergen. Aldus vastgelegd via bilaterale verdragen tussen Nederland en de VS alsmede Engeland.
[3] Prioriteitenota Tweede Kamer, vergaderjaar 1992-1993, 22 975, nr. 2, p. 48
[4] Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Defensie (X) voor het jaar 1995. Kamerstuk 23 900 X, p. 27

Het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2, deel 1: ontwerp PKB) geeft aan dat de vliegbasisfunctie is gedeactiveerd, maar dat het onder bijzondere omstandigheden als reservebasis geactiveerd kan worden.
Die functie als reservebasis neemt het over van Soesterberg (SMT-2, deel 2, pag. 55) dat wordt gesloten.

De officiële beschrijving van de aanwijzing voor De Peel luidt als volgt:

De Peel is de thuislocatie van het Defensie Grondgebonden LuchtverdedigingsCommando (DGLC). Het start- en rolbanenstelsel van de luchthaven De Peel is gedeactiveerd voor vastvleugelige vliegtuigen. De luchthaven wordt gebruikt als oefenveld en als uitwijkhaven. Het luchtruim boven deze luchthaven biedt de mogelijkheid tot gezamenlijke oefeningen van F16's, helikopters en niet-vliegende eenheden waaronder luchtverdedigingseenheden en de School voor Grond-Lucht Samenwerking. Er vindt bondgenootschappelijk medegebruik met helikopters en recreatief burgermedegebruik plaats. Daarnaast kan de luchthaven worden gebruikt voor vluchten met helikopters in het kader van algemeen maatschappelijk belang. De luchthaven kan als vliegbasis worden gereactiveerd en – na aanpassing – fungeren als overloopveld en reserveveld[5] voor een squadron jachtvliegtuigen.

2.1 Conclusie

Belangrijk om vast te houden is dat de **actuele aanwijzing** (op basis van het SMT-2) die als **overloop en reserveveld** voor een squadron jachtvliegtuigen is.

Een reservebasis in vredestijd vervult een dergelijke functie in de regel kortstondig (enkele weken tot 3 maanden). Het komt dus niet overeen met de stationering van een squadron op jaarbasis, zoals op een Main Operating base) MOB aan de orde is.

De berekening, zoals in de Stikstofrapportage van HaskoningDHV gehanteerd, om de geluidsruimte gedurende een jaar te vullen, is dus niet toegestaan.

[5] Een reserve basis is een militair luchtvaartterrein dat **niet** belegd is met een gevechtseenheid, maar waarvan binnen korte tijd jachtvliegtuigen moeten kunnen opereren. Daartoe is een aantal basisvoorzieningen getroffen. Indien nodig kunnen reeds in vredestijd jachtvliegtuigen op een dergelijke basis tijdelijk worden gestationeerd. Een reservebasis kan in vredestijd worden bestemd voor het stationeren van eenheden die in oorlogstijd in hoofdzaak elders opereren en slechts voor een doelmatige exploitatie in vredestijd aan een reservebasis gebonden zijn. Ook kan een reservebasis dienen als uitwijkbasis voor jachtvliegtuigen die -bij voorbeeld wegens periodiek baanonderhoud of in het kader van een oefening- tijdelijk niet vanuit de thuisbasis opereren.

3. De geluidszonering voor De Peel

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2019)[6] wordt aangegeven (p. 5) dat in het verleden een 'indicatieve' geluidszone is **vastgesteld** in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-1)[7].

Volgens de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (p. 8), is de vastlegging van de 'indicatieve' geluidszone in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2, 2001) opnieuw bevestigd.

Dat is niet juist.

De 'indicatieve' geluidscontour is in 1978 berekend naar aanleiding van een wijziging in de Luchtvaartwet. Bij Wet van 7 juni **1978** (Stb. 354) is in de Luchtvaartwet **de verplichting opgenomen rondom luchtvaartterreinen geluidszones vast te stellen**, teneinde het gebruik daarvan nader te kunnen reguleren.
In 1978 zijn voor alle militaire vliegterreinen indicatieve geluidscontouren berekend. Voor luchtvaartterrein Eindhoven is deze in Stcrt. 1978, no. 122) gepubliceerd.

In 1978 was de luchtmacht bezig met de vervanging van de F-104 door de F-16. Derhalve is - uitgaande van de aanwijzing uit 1960[8]- een 'indicatieve' geluidscontour berekend die uitging van een operationele jaarstationering van een squadron F-16.

Een dergelijke geluidscontour voor een operationeel squadron is opvallend, aangezien De Peel al in de jaren '60 een functie had als reserveveld en redeployment basis voor toestellen vanaf Laarbruch. Vanaf 1969 kreeg De Peel de functie als reservebasis voor het 306 squadron fotoverkenners, dat van Twenthe naar Volkel verhuisde. In de jaren '70 was dat niet anders; de **maximale duur was een verblijf van 5 maanden in 1978** voor squadron 306 vanwege baanwerkzaamheden vanwege baanwerkzaamheden op Main Operation Base Eindhoven.

We kunnen dus concluderen dat de berekende geluidscontour in 1978 niet in overeenstemming was met het feitelijk gebruik.

Desondanks wordt de 'indicatieve' geluidscontour opgenomen in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-1) uit 1985. Dit terwijl de aanwijzing in het SMT-1 (aanwijzing als DOB en COB; zie pag. 2 van deze notitie) geen wijziging bevat ten opzichte van de bestemming in de jaren '70.

In het Tweede Structuurschema militaire Terreinen (SMT-2, 2001) wordt de aanwijzing als DOB en COB geschrapt, maar krijgt De Peel de aanwijzing als overloop- en reserveveld.

---

[6] Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Milieueffectrapportage Luitenant-generaal Bestkazerne / Militaire luchthaven De Peel, 25 juni 2019
[7] Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-1), 1985.
[8] Aanwijzing militaire luchthaven De Peel (besluit van de minister van Defensie van 25 maart 1960 nr. 219386/H)

Dat rechtvaardigt niet een geluidscontour die uitgaat van een operationele belegging (jaarstationering) met een squadron F-16 jachtvliegtuigen.

De Raad van State zal in 2009[9] concluderen -in het kader van een procedure inzake de vliegbasis Eindhoven- dat een **geluidszone deugdelijk gemotiveerd dient te worden** en dat deze **overeen dient te komen met de feitelijke geluidsbelasting en dus afgestemd dient te zijn op de aanwijzing** (de functies die aan het vliegterrein worden toegewezen) (zie bijlage 1 voor een uitgebreide samenvatting van de uitspraak van de Raad van State).

De Raad van State concludeerde verder dat de 'indicatieve' geluidscontour welke is toegevoegd aan SMT-1 en (ongewijzigd) in SMT-2, **niet de status heeft van een Planologische Kernbeslissing** (PKB) maar **uitsluitend informatieve waarde** heeft.

In het geval van Eindhoven betekende dit dat zowel de aanwijzing als de geluidszonering werden vernietigd, zodat Defensie een nieuwe aanwijzing en geluidszonering diende te maken.
Het besluit over de **planologische doorwerking** dient, vanwege de onlosmakelijke samenhang met het aanwijzingsbesluit, geheel te worden vernietigd. Dat betekent dat ook de aanwijzingen aan Gemeenten en Provincies met het oog op ruimtelijke ontwikkeling (ondermeer Bestemmingsplannen), nietig is.

Voorafgaand aan de hierboven aangehaalde uitspraak van de Raad van State uit 2009, heeft het ministerie van Defensie getracht om op basis van de aanwijzing uit de Luchtvaartwet (oud) een geluidszone vast te stellen voor de vliegbasis Volkel (1997).
De Raad van State heeft echter geoordeeld dat het nemen van een dergelijk (geluids-) zoneringsbesluit niet geoorloofd is, zonder dat de zoneringsprocedure (lees doorlopen van een MER-procedure, ontwikkelen van een geluidszonering in het kader van een op te stellen Luchthavenbesluit) is doorlopen. Deze uitspraak van de Raad van State is onherroepelijk geworden in januari 2000.[10]

De Tweede Kamer is daarover in kennis gesteld[11] (zie hieronder).

324
Welke militaire vliegvelden hebben nog geen vastgestelde geluidzones en wat is hier de oorzaak van? Wanneer zal het vaststellen van deze geluid-zones zijn voltooid? (blz. 183)

Voor de vliegbases Eindhoven, Woensdrecht en De Peel is de geluidszone ingevolge de Luchtvaartwet nog niet vastgesteld. De in 1997 genomen zoneringsbesluiten voor de vliegbasis Volkel zijn geschorst bij uitspraak van de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State dd. 8 december 1998. Hierdoor is de werking van deze besluiten opgeschort totdat over de ingestelde beroepen zal zijn beslist. Op de mogelijke consequenties van deze uitspraak voor de geluidszonering van de vliegbases Volkel, Eindhoven, Woensdrecht en De Peel is de Kamer ingelicht bij brief van 8 november 1999 (Kamerstuk 22 548, nr. 4). Hierin is meegedeeld dat rekening wordt gehouden met een afronding van de zoneringsprocedures in de periode 2001–2002, een en ander afhankelijk van de snelheid waarmee de verschillende stappen in de procedures doorlopen kunnen worden.

---

[9] Raad van State, 200800689/1/R1, 5 aug. 2009. Uitspraak in het geding inzake aanwijzing en geluidszonering rond het luchtvaartterrein Eindhoven.
[10] ABRvS, 25-01-2000, nr. E01980230, nr. E01980231
[11] Vergaderjaar 1999–2000, kamerstuk 26 900, nr. 5, p. 93

Zoals in het bovenstaande citaat uit kamerstuk 26 900, nr. 5 wordt aangegeven, zijn zoneringsprocedures (lees MER-procedures) in gang gezet voor de betreffende militaire vliegterreinen.

Voor De Peel is een Startnotitie Milieueffectrapportage in 2002 opgesteld.[12]
Er is ook een Advies met Richtlijnen voor een uit te voeren MER opgesteld[13], maar de MER en de zoneringsprocedure zijn kennelijk niet doorlopen en het komt niet tot een aanwijzing.

Voor Eindhoven is na het doorlopen van een MER wel een Aanwijzingsbesluit genomen in december 2007.[14]
Maar zoals op de vorige pagina uiteengezet, is dit Aanwijzingsbesluit met de uitspraak van de Raad van State uit 2009[15] vernietigd.

In 2008 zijn een reeks artikelen uit de Luchtvaartwet (oud) buiten werking gesteld.
In hetzelfde jaar heeft de Raad van State advies uitgebracht met betrekking tot de regels met betrekking tot militaire luchthavens[16].

In februari 2009 wordt het **Besluit militaire luchthavens** uitgevaardigd.[17]
Belangrijkste onderdeel van het besluit is artikel 2, lid 2: voor de luchthaven is een **luchthavenbesluit vereist** conform de Wet Luchtvaart uit 1994.

Artikel 2

1. Titel 10.3 van de wet is van toepassing op de volgende militaire luchthavens:
a. Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, De Kooy, Leeuwarden, De Peel, Volkel en Woensdrecht;
b. andere, bij ministeriële regeling aangewezen, luchthavens dan in onderdeel a bedoeld, waarvan meer dan 12 maal per jaar gebruik wordt gemaakt.
2. Voor de in het eerste lid, onderdeel a, genoemde luchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist.

Het zou nog enkele jaren duren voordat het tot ontwerp Luchthavenbesluiten kwam. De Main Operating Bases (MOB's) zijn het eerst aan bod: Leeuwarden (2012), Eindhoven (2013), Volkel (2014). Daarna volgen ook de andere vliegterreinen.

Zoals bekend is ten aanzien van De Peel in 2019 wel een aanzet genomen om tot een Ontwerp Luchthavenbesluit te komen.

---

[12] Startnotitie milieueffectrapportage luchtvaartterein De Peel, 3 april 2002.
[13] Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Luchtvaartterrein De Peel, 19 juli 2002.
[14] Aanwijzingsbesluit 18 december 2007, kenmerk DRMV/2007030234. Aanwijzing militair luchtvaartterrein Eindhoven en een geluidszone rond het vliegterrein.
[15] Raad van State, 200800689/1/R1, 5 aug. 2009. Uitspraak in het geding inzake aanwijzing en geluidszonering rond het luchtvaartterrein Eindhoven.
[16] Ontwerpbesluit houdende de vaststelling van regels met betrekking tot militaire luchthavens (Besluit militaire luchthavens), 29 mei 2008.
[17] Besluit van 6 februari 2009, houdende de vaststelling van regels met betrekking tot militaire luchthavens (Besluit militaire luchthavens). Staatsblad jaargang 2009, no. 72

4 Conclusies ten aanzien van aanwijzing, geluidszonering en stikstofruimte voor de Peel

Aanwijzing van het vliegterrein

Op grond van **paragraaf 2** kan geconcludeerd dat De Peel vanaf eind jaren '60 **geen aanwijzing heeft gehad voor een operationele belegging (jaarstationering) voor een squadron jachtvliegtuigen**.
Al die tijd, en ook via de Structuurschema's Militaire Terreinen, had De Peel een aanwijzing (DOB / COB, overloop- en reserveveld) die leidde tot **kortstondige stationering** van squadron 306, doorgaans 2 tot 4 maanden, met een enkele uitschieter naar 5 maanden, op basis De Peel.
Het bondgenootschappelijk gebruik had daarop -door de incidentele- vliegbewegingen, nauwelijks invloed. In 1993 is de basis gedeactiveerd.
Voor reactivering en dus de mogelijkheid om te vliegen met vastvleugelige militaire vliegtuigen vanaf De Peel, is conform de uitspraak van de Raad van State (1998) een Aanwijzingsbesluit met een aanwijzings- en zoneringsprocedure volgens de Luchtvaartwet nodig. In 2008 is de uitspraak herzien met de uitspraak dat een Luchthavenbesluit nodig is volgens de Wet Luchtvaart. In 2009 heeft dit zijn beslag gekregen in het Besluit Militaire Luchthavens.

Dat is de **feitelijke situatie**.

Vanaf 1993 is er dus **geen sprake van een referentiesituatie omdat er niet is en mocht worden gevlogen**.

Geluids- en (stikstofruimte ?)

De 'indicatieve' geluidscontour dateert uit 1978. Deze gaat uit van een operationele belegging (jaarstationering) van een squadron F-16 jachtvliegtuigen.

Op dat moment, alsmede de voorafgaande jaren '70 en daarna, heeft De Peel geen aanwijzing voor een operationele belegging met een squadron jachtvliegtuigen gehad.

De geluidsruimte is dus niet in overeenstemming met de aanwijzing, noch met het feitelijk gebruik tot 1993.
De Raad van State stelde in 2009[18] vast dat een geluidszonering overeen dient te komen met de aanwijzing, maar ook dient te corresponderen met het feitelijk gebruik.
Dat is bij de geluidszonering voor De Peel niet het geval.

Bovendien stelde de Raad van State in 1998 en 2009 vast dat de 'indicatieve' geluidscontour geen rechtsgeldige status heeft. De 'indicatieve' geluidscontour heeft slechts een informatieve waarde, maar is met de opeenvolgende PKB's (SMT-1 en SMT-2) niet vastgesteld. Van planologische doorwerking zou dan ook geen sprake hebben hoeven te zijn.

Er is geen referentiesituatie en er is geen geluidszonering die gebruikt kan worden voor een hypothetische stikstofruimte in een referentiesituatie.

[18] Raad van State, 200800689/1/R1, 5 aug. 2009. Uitspraak in het geding inzake aanwijzing en geluidszonering rond het luchtvaartterrein Eindhoven.

Bijlage 1 Relevante passages uit de uitspraak van de Raad van State (200800689/1/R1, 5 aug. 2009) inzake het geding met betrekking tot het Aanwijzingsbesluit voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven (18 december 2007)

De aanleiding voor het Aanwijzingsbesluit van 2007 "is gelegen in de omstandigheid dat in het aanwijzingsbesluit van 5 mei 1978 (Stcrt. 1978, no. 122), welke onherroepelijk is geworden bij Koninklijk Besluit van 6 september 1979 (Stcrt., no. 179), slechts een **indicatieve geluidszone** voor het militaire luchtvaartterrein was opgenomen en **nog niet was voldaan aan de wettelijke verplichting om rond dit terrein een geluidzone als bedoeld in art. 25a van de Luchtvaartwet vast te stellen**" (op cit. Raad van State, 2009, p. 6).

De Raad van State geeft in haar uitspraak verder aan (p. 9):
"Aangezien de omvang van de geluidszone in belangrijke mate bepalend is voor het gebruik dat van het militaire luchtvaartterrein kan worden gemaakt, dient deze deugdelijk te worden gemotiveerd".

"Het SMT2 betreft een planologische kernbeslissing als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en bevat de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor militaire terreinen en complexen. In hoofdstuk 2 van deel 4 het SMT2 is een aantal kaarten opgenomen waaronder een kaart met een geluidszone voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Deze geluidszone komt blijkens de stukken overeen met de indicatieve geluidszone zoals opgenomen in het KB van 6 september 1979. Voormelde kaarten hebben blijkens hoofdstuk 2 van deel 4 van het SMT2 evenwel niet de status van planologische kernbeslissing, maar zijn **uitsluitend van informatieve waarde**. Mede gelet hierop kan de verwijzing van verweerders naar de in **het SMT2 opgenomen geluidszone niet worden aanvaard als een toereikende motivering voor de omvang van de vastgestelde geluidszone**" (p. 10).

"Uit deze gegevens blijkt namelijk dat de omvang van de geluidszone die hoort bij de feitelijke geluidsbelasting vanwege civiele en militaire luchtvaartuigen in 2007 aanzienlijk kleiner is dan de omvang van de geluidszone van het SMT2 en de omvang van de bij het aanwijzingsbesluit vastgestelde geluidszone" (p. 10).

De Raad van State stelt dan ook vast dat: "De **bij het aanwijzingsbesluit vastgestelde geluidszone dient te worden vernietigd**. Het **besluit over de planologische doorwerking dient, vanwege de onlosmakelijke samenhang met het aanwijzingsbesluit, geheel te worden vernietigd**."
De indieners van het Aanwijzingsbesluit "dienen met inachtneming van deze uitspraak een nieuw besluit te nemen" (p. 10).

"Als gevolg van voormelde gedeeltelijke vernietiging van het aanwijzingsbesluit geldt voor het militaire luchtvaartterrein geen geluidszone meer" P. 10).