

## **BIJLAGE**

### **REACTIE OP REACTIENOTA concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau REGIO NOORD-LIMBURG EN NOORDOOST-BRABANT**

#### **Inleiding**

Deze bijlage bevat de nadere uitwerking van de vragen en onduidelijkheden op de "Reactienota n.a.v. de zienswijzen ingediend op de conceptnotitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage Luitenant-generaal Bestkazerne / Militaire luchthaven De Peel" d.d. 13 december 2021. In dit document worden vragen gesteld en opmerkingen gemaakt analoog aan de volgorde in de reactienota. Daarnaast worden een aantal vragen en opmerkingen gemaakt die niet direct aan de reactienota zijn te linken, maar die ten behoeve van een zorgvuldige en transparante procedure wel nadrukkelijk aandacht behoeven.

In dit document zult u lezen dat wij ernstige twijfels hebben over de keuze om ten behoeve van de voorgenomen reactivering slechts een project-MER ten uitvoer te brengen. Wij verzoeken u om deze keuze nadrukkelijk te heroverwegen. Daarnaast geven wij meerdere argumenten die eveneens een gedetailleerde plaats in de MER-studie dienen te krijgen.

#### **Algemeen**

m.e.r.-procedure en omzetting Ke naar Lden

Tijdens de bijeenkomst in oktober 2021 is aangegeven dat voorafgaand aan de m.e.r.-procedure de procedurele omzetting van Ke-contour naar een Lden-contour zal plaatsvinden en deze nieuwe contour vervolgens zal worden meegenomen in het MER en daarmee in het nieuwe Luchthavenbesluit.

In de reactienota wordt hier wisselende informatie over gegeven. Er wordt ook gesteld dat in het MER beide berekeningen zullen worden opgenomen, maar Ke de vastgestelde norm wordt. Gaat er toch een andere procesvolgorde gehanteerd worden? Los hiervan willen wij optimaal en transparant worden geïnformeerd over de wijze waarop deze omzetting plaatsvindt en wij wensen de hiervoor gebruikte / te gebruiken input ontvangen.

Relevante informatie / input t.b.v. uit te voeren onderzoeken

Openheid en transparantie dienen sleutelbegrippen te zijn in een procedure met grootschalige effecten op omgeving en regio. Hieronder vallen ook het beschikbaar stellen van bron- en referentiegegevens. Concreet wensen wij alle relevante informatie in relatie tot geluid, stikstof etc. te ontvangen teneinde onderzoeken en contra-expertise te kunnen (laten) uitvoeren. Tevens vragen wij inzicht in de wijze waarop de referentiesituatie (nul-situatie) in beeld zal worden gebracht.

## Nut en noodzaak

### Alternatieve locaties

In reactie op zienswijzen t.z. de bandbreedte van het onderzoek naar alternatieve vliegvelden, draagt Defensie een aantal argumenten aan die zorgt voor De Peel als geschikte basis. Hierbij valt op dat de initiële vraagstelling bij Defensie lijkt te zijn geweest: Welke argumenten zijn aan te dragen om MLDP weer te reactiveren?

De vraag had in onze optiek echter moeten zijn: Welke geluidruimte is onder gedefinieerde voorwaarden beschikbaar op velden en locaties in Nederland en daarbuiten om de Defensiedoelstelling te bereiken?

Door slechts in te zetten op de beantwoording van de eerste vraag, komt de gehele m.e.r.-procedure niet toe aan een beschouwing van locaties als alternatief voor MLDP (behoudens het benoemen van de ongeschiktheid van enkele andere Nederlandse velden). Naar onze mening is bepalend of het Luchthavenbesluit een kader vormt voor besluiten waarvoor een project-MER dient te worden uitgevoerd of waarvoor een passende beoordeling dient te worden opgesteld om uit te sluiten dat er geen significante gevolgen zijn voor Natura2000-gebieden en is daarmee een kaderstellend besluit. Vanwege deze kaderstelling is een plan-MER-plicht aan de orde in de plaats van een project-MER-plicht.

### Inzet personeel

Op pagina 19 wordt het volgende gemeld: *'Wat structureel verschil zou kunnen uitmaken is, als Nederland een buitenlandse vliegbasis huurt en een squadron jachtvliegtuigen structureel in het buitenland stationeert. Dit is echter een oplossing die vervolgens veel nieuwe problemen genereert, zodat het in feite geen oplossing is. Toestellen en personeel in het buitenland zijn niet of verminderd inzetbaar voor de zgn. Quick Reaction Alert, waarvoor Nederland en België hun krachten hebben gebundeld. Bovendien zijn vliegers en ondersteunend personeel nu al veelvuldig in het buitenland, voor initiële opleidingen, voor vervolgoopleidingen en oefeningen en voor militaire missies. Dat trekt nu al een zware wissel op het personeel, dat aangeeft dat er grenzen zijn aan de mogelijkheden voor uitzending.'*

Wij begrijpen de belangen van uw personeel. Wij staan voor de belangen van onze inwoners en bedrijven. Echter ook uit bovenstaande tekstpassage blijkt dat de bestaande situatie als een vaststaand feit wordt beschouwd en van daaruit wordt door geredeneerd. Ook hier geldt dat een open en transparant proces inzicht en afweging vraagt m.b.t. alle potentieel beschikbare locaties, e.e.a. conform het advies van de m.e.r.-commissie. Het benadrukt tevens de noodzaak om een afweging van locaties en bijbehorende KEA.

### Locaties in omliggende landen

In paragraaf 2.2.2 worden zienswijzen m.b.t. alternatieve locaties in de ons omliggende landen besproken en weerlegd. Uit de tekst wordt niet duidelijk of genoemde velden daadwerkelijk zijn verkend of onderzocht. Wij krijgen de indruk dat op basis van aannames en veronderstellingen van Defensie zelf, onhaalbaarheid of onbruikbaarheid van die locaties wordt gemotiveerd. Met referentie aan onze eerder oproep tot een open en transparant proces, geldt ook hier: Start met een onderzoek naar mogelijke locaties en beoordeel die locaties op een manier die voor iedereen

duidelijk en navolgbaar is.

#### Relatie met Volkel

De relatie met een Quick-Reaction-Alert (QRA-)status en de beoogde activiteiten op De Peel of elders is ons onduidelijk. Zoals wij hebben begrepen is een QRA-status immers afwisselend aan de orde op Volkel en Leeuwarden (als MOB's). In die hoedanigheid zal MLDP (als DOB) toch nimmer een QRA-status krijgen? Wij begrijpen derhalve het aangedragen argument t.z. QRA-status niet en zien dit graag nader gemotiveerd.

Overigens wordt in paragraaf 6.9.2. gesteld dat een QRA-status op MLDP niet aan de orde is. In voornoemde paragraaf wordt niet nader ingegaan op mogelijk beschikbare velden in het nabije buitenland. Wij verzoeken nogmaals om een gedegen onderzoek naar locaties in Nederland en daarbuiten, inclusief een heldere set regels op grond waarvan dat onderzoek zal plaatsvinden.

#### **Voorgenomen activiteit**

##### Mogelijke uitbreiding van het grondgebruik

In paragraaf 3.3 wordt op zienswijzen t.z. het grondgebonden gebruik gereageerd. Gesteld wordt dat door de reactivering van MLDP mogelijk uitbreiding van het huidige terrein aan de orde zal zijn. Door grondaankoop kunnen meerdere activiteiten op het terrein van de kazerne gaan plaatsvinden. Deze uitbreiding en bijbehorende grondverwerving blijkt een nieuwe ontwikkeling. De vraag die aan de orde is: Wat is concreet beoogd? Leidt dit tot cumulatie van overlast? U wilt de impact een plek geven in het MER. Echter ook hier geldt: Start met een onderzoek naar locaties. Misschien zijn er betere locaties of kunnen activiteiten over meerder locaties verdeeld worden, waarmee de overlast wordt gespreid.

#### **Alternatieven**

##### Inzet op andere luchthavens

Zoals hierboven aangegeven, is mede ook op advies van de m.e.r.-commissie een uitgebreider locatie-onderzoek noodzakelijk. Het MER dient niet uitsluitend te voorzien in de varianten van het gebruik, de spreiding van de vliegactiviteiten op de vliegbasis De Peel. Naar onze mening is het te beperkt om de alternatieve locaties alleen in de Kosten Effect Analyse te bekijken. Het onderzoek naar alternatieve locaties dient ook in het kader van de m.e.r.-procedure uitgevoerd te worden.

#### **Ontwerp-luchthavenbesluit**

##### Cumulatie-effecten (geluid) directe omgeving & vaststellen van de referentiesituatie

Als reactie op zienswijzen over interferentie met bestaande functies (paragraaf 3.9) wordt een beschrijving gegeven van de activiteiten van Raceway Venray / Circuit De Peel. Deze beschrijving is onvolledig en deels onjuist. Ter zake zal wel degelijk sprake zijn van cumulatie.

In paragraaf 4.5 wordt de vrees voor geluidhinder nabij Helmond weerlegd met de volgende opmerking: *Overigens ligt Helmond hemelsbreed ca. 7 km van de vliegbasis, zodat vliegtuigen daar op redelijke hoogte passeren, met als gevolg minder geluidsoverlast.*

De vraag die hier aan de orde is, dient te zijn: Wat is de referentiesituatie? Dat een vliegtuig op hoogte minder overlast geeft dan op lagere hoogte is evident. Wij wensen informatie over, alsmede inzicht in de geluideffecten vanwege de beoogde vliegactiviteiten en de gevolgen hiervan voor de afzonderlijke gemeenten. Tevens willen wij worden geïnformeerd over de wijze waarop u voornemens bent om de referentiesituatie te bepalen.

#### MER, geluid en referentiesituatie

Paragraaf 4.6 geeft een reactie op zienswijzen m.b.t. (al dan niet) beschouwde activiteiten. Gesteld wordt: *'De periode van 3 x 6 weken wordt in het MER niet vastgelegd, maar onderzocht. Het verschil in milieueffecten tussen 18 en 24 weken oefenprogramma F-35 jachtvliegtuigen is inderdaad beperkt. De berekende geluidbelasting vanwege vliegen is gelijk omdat deze wordt berekend over het jaar en in beide alternatieven het totaal aantal vliegtuigbewegingen gelijk is'.*

Graag zien wij deze stelling met feiten onderbouwd. Hier kan tevens de vraag worden gesteld: Wat is hinderlijker: een kortere maar intensievere periode? Of een periode die meer "uitgesmeerd" is en daardoor minder intensief, maar wel langduriger? Rekenkundig maakt het inderdaad weinig of geen verschil. Wij vragen u om dit aspect niet alleen rekenkundig, maar vooral qua 'hinderbeleving door omwonenden' nader te onderzoeken en te motiveren.

In paragraaf 5.1. wordt gesteld: *Bij de totstandkoming van de Wet luchtvaart is juist voorzien in overgangsbepalingen waardoor een bestaande aanwijzing als militaire luchthaven ingevolge de Luchtvaartwet haar geldigheid behoudt. In de Kamerbrief van 26 januari 1994 (Kamerstuk 23 400 X, nr. 39) staat: "Vliegbasis De Peel wordt in vredetijd gedeactiveerd en zal alleen in bijzondere omstandigheden als vliegveld in gebruik kunnen worden genomen."*

Kunt u aangeven welke bijzondere omstandigheden legitimeren om vliegbasis De Peel nu weer in gebruik te nemen.

#### Omvang Ke-contour

In paragraaf 5.1. wordt gesteld: *'In de Kamerbrief van de staatssecretaris van Defensie van 12 juni 2019 over de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Peel staat: "Uitgangspunt voor het luchthavenbesluit is de omvang van de huidige geluidszone: het totale gebruik zal niet leiden tot een vergroting van de geluidszone'.*

Deze opmerking lezen wij als een toezegging aan de omgeving, de inwoners en bedrijven van Venray: geen grotere zone. Verder wordt gesteld: *'...Omdat onder andere de F-35 andere geluidkarakteristieken heeft dan de F-16 en omdat de vliegroutes nog moeten worden gemodelleerd, kan de uiteindelijke geluidzone qua vorm en ligging iets afwijken van de huidige zone, maar de omvang zal niet groter zijn dan de huidige zone: 18,4 km<sup>2</sup>'.*

Bij eerdere presentaties heeft Defensie aan inwoners medegedeeld dat de contour ongewijzigd blijft. De formulering zoals hierboven gekozen, legitimeert echter een contour met een andere vorm, mits de oppervlakte maar ongewijzigd blijft. Hoewel presentaties betreffende de omzetting 'Ke naar Lden' een min of meer vergelijkbare contour laten zien, merken wij op dat wij uitgaan van een contour met een (nagenoeg) identieke vorm als de contour die in het ruimtelijk plan is vastgelegd. Een minder langgerekte en daarmee meer ronde contour leidt immers tot een zelfde oppervlakte, maar ook tot meer geluidruimte.

Juridische en morele basis van de geluidruimte

In paragraaf 5.3 (juridische situatie) wordt gesteld: *'Er is geen sprake van een geheel nieuw aan te leggen luchthaven, maar van een bestaande luchthaven die is gedeactiveerd. De militaire luchthaven De Peel heeft na te zijn gedeactiveerd de wettelijke status als luchthaven behouden en belangrijke luchthaveninfrastructuur zoals de start-/landingsbaan is nog aanwezig'.*

De vraag die hier aan de orde is, luidt: Hoe lang blijven bestaande rechten behouden? Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in juridische-, maar ook in morele houdbaarheid. Deze vraag is relevant omdat er nog wel een start- en landingsbaan ligt, maar deze is onbruikbare staat en bovenal niet geschikt voor moderne jachtvliegtuigen. Feitelijk zal een compleet nieuwe baan worden aangelegd. Dit gegeven, gecombineerd met de feitelijke situatie dat al vanaf begin jaren negentig (en daarmee bijna 30 jaar) niet meer wordt gevlogen vanaf De Peel, roept de vraag op of in juridische en daarnaast in morele zin nog wel sprake is van bestaande geluidruimte. Wij zien dit graag nader gemotiveerd.

In paragraaf 5.5. (grondgebonden geluid) wordt het volgende gesteld: *'In zijn algemeenheid geldt dat hinder in wet- en regelgeving is vastgelegd, bijvoorbeeld in streef- en grenswaarden, op basis van onderzoeken en afwegingen. Of dit dan tot "aanvaardbare overlast" leidt is een meer individuele inschatting'.*

Wij willen hierbij –in relatie tot geluid vanwege vliegbewegingen het volgende opmerken. De landelijke streefwaarden, gehanteerd voor industrie- en wegverkeerslawaaï- leiden tot maximaal 3 – 5% ernstig gehinderden. Voor luchtvaartlawaaï wordt een 35 Ke-norm als streefwaarde gehanteerd. In dat geval is het aantal ernstig gehinderden 25%. Deze systematiek is gebaseerd op 60 jaar oude onderzoeksmethoden, en op grond van de huidige inzichten leidt dit zelfs tot nog meer ernstig gehinderden). Wij zijn dan ook van mening dat het hanteren van een norm van 35 Ke als streefwaarde voor een te reactiveren luchtmachtbasis, die meer dan een generatie niet in gebruik is geweest, onaanvaardbaar en niet uitlegbaar is. Wij pleiten daarom voor het tevens inzichtelijk maken van de 15 Ke-contour (overeenkomend met 5% ernstig gehinderden en daarmee meer in lijn met de normstelling van andere geluidbronnen), desgewenst geconverteerd naar de bijbehorende Lden contour. Daarmee wordt inzichtelijk wat de daadwerkelijke impact is van de reactivering van MLDP op de (wijde) omgeving.

Cumulatie van geluideffecten

In de beschouwing van (luchtgebonden) luchtvaartlawaaï wordt (nagenoeg) uitsluitend ingegaan op de geluidbelasting vanwege starts en landingen. Door de nabijheid van de vliegvelden Weeze, Volkel en Eindhoven wordt in de gehele regio nu reeds veelvuldig hinder ondervonden van luchtvaartlawaaï. Na reactivering zal dit vliegverkeer onmiskenbaar toenemen, enerzijds door vluchten vanuit MLDP naar oefengebieden en visa versa, anderzijds doordat er intensiever zal worden geoefend boven en nabij MLDP. Nu reeds is sprake van een relatief intensief bevlogen luchtruim boven Venray en de nabijgelegen gemeenten vanwege oefeningen boven en nabij de Lg Best Kazerne. Wij vragen u om t.z. deze cumulatie-effecten ook de toename aan geluid en de daarmee te verwachten hindertoename na reactivering van MLDP in breder perspectief in het MER te beschouwen.

M.b.t. de 35 Ke-contour (en omzetting naar Lden) worden in de reactienota op meerdere plekken uitspraken gedaan, die naar onze mening niet consistent zijn. Gesteld is dat de oppervlakte van de contour niet wijzigt (terwijl in eerdere presentaties is gesteld dat de contour feitelijk ongewijzigd

blijft). Elders wordt gesteld dat de vorm van de contour licht kan afwijken vanwege de omzetting Ke naar Lden, terwijl verderop in het document wordt gesteld "de contour zal naar verwachting wel anders liggen". Wij merken op dat elke wijziging van de contour, indien die leidt tot een akoestisch nog ongunstigere situatie, dan wel planologisch nadelige gevolgen heeft, als onaanvaardbaar wordt beschouwd.

Beheersing van de overlast; te onderzoeken aspecten

Op pagina 34 van de Reactienota wordt ingegaan op de openingstijden. Zoals ook expliciet tijdens de presentatie is aangegeven zijn vliegbewegingen na 23.00 uur niet aan de orde. In de Reactienota wordt echter gesteld: *Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak, nationale of internationale inzet of oefeningen middels ontheffing*. Dit suggereert dat er een (eenvoudig?) systeem van ontheffingen bestaat op grond waarvan dus klaarblijkelijk nachtelijk gebruik mogelijk is. Hoe is dit geregeld en wat kunnen hiervan de consequenties zijn?

Onduidelijk is wat incidenteel / dringend operationele noodzaak / onvoorziene omstandigheden inhoudt. Wat wordt hier onder verstaan en wordt dit 'incidenteel vliegen na 23.00 uur' ook in de berekeningen meegenomen?

Op pagina 37 wordt gesteld dat er onderscheid wordt gemaakt tussen landingen en circuitvluchten. Voor zover wij hebben begrepen is een circuitvlucht een vlucht waarbij een landing wordt gesimuleerd zonder hierbij de baan te raken, dit i.t.t. een touch-and-go. Uit vragen hierover tijdens de presentatie is gemeld dat circuitvluchten zeer zeker meetellen bij het aantal vliegbewegingen, dit ondanks het feit dat van een start en landing op dat moment geen sprake is. Graag zien wij dit nader toegelicht en uitgewerkt.

Hierbij merken wij tevens op dat op grond van informatie die is gegeven aan omwonenden nabij vliegbasis Volkkel vanwege de komst van de F35 een situatie werd geschetst over de wijze van aanvliegen voorafgaand aan de feitelijke landing; "Vier vliegtuigen komen terug naar de basis, het eerste vliegtuig landt, terwijl de overige drie een circuitvlucht uitvoeren. Het tweede vliegtuig landt waarna de overige twee een circuitvlucht maken. Het derde landt, waarna de vierde opnieuw een circuitvlucht maakt en tenslotte landt". Dus tien vliegbewegingen vanwege vier landingen. Is dit correct? Hiermee dient zich tevens de vraag aan in welke situaties en vanaf welke hoogte etc. etc. vliegactiviteiten akoestisch bijdragen aan de Ke-contour. Graag zien wij dit nader toegelicht en uitgewerkt.

In paragraaf 6.6 wordt in relatie tot cumulatie vanwege andere nabijgelegen vliegvelden gesteld: *Voor activiteiten van vliegbasis De Peel zal de gecumuleerde geluidbelasting worden bepaald van de totale (militaire en civiele) luchtgebonden activiteiten. Omdat deze locatie in een gebied ligt waarbinnen zich een aantal luchthavens bevinden, zal, voor zover geluidcontouren beschikbaar zijn, het MER inzicht geven in hoe de contouren van deze omliggende luchthavens zich verhouden tot de contouren van vliegbasis De Peel.* Ons is niet duidelijk welke geluidcontouren hiermee worden bedoeld omdat de 35-Ke-contouren van diverse vliegvelden elkaar niet overlappen. Tevens verwijzen wij naar de eerder gemaakte opmerking m.b.t. cumulatie-effecten van andere vliegbewegingen/vliegvelden.

Gesteld wordt: *'Resultaten van geluidmetingen bij Leeuwarden, Volkkel of andere (buitenlandse) luchthavens spelen in het MER geen rol bij het bepalen of beoordelen van de (ernstige) hinder. Wel*

*kan te zijner tijd een vergelijking worden gemaakt tussen de aantallen (ernstig) geluidgehinderden rondom Leeuwarden, Volkel en De Peel.* Inmiddels zijn veel meetgegevens –afkomstig van de geluidmeetnetten van Volkel en Leeuwarden- beschikbaar in relatie tot de F35. Het zou afbreuk doen aan de meerwaarde van dit meetnet als de verkregen resultaten niet worden betrokken in de m.e.r.-studie en er uitsluitend gebruik wordt gemaakt van theoretische kentallen. Wij pleiten er daarom met klem voor om voornoemde meetresultaten wel degelijk deel te laten uitmaken van alle toekomstige studies.

Daarnaast vragen we om de (extra) verkeers- en vliegbewegingen tussen vliegbasis Volkel en De Peel nader te beschouwen.

### **(Externe) veiligheid**

Op pagina 51 wordt gesteld dat De Peel niet is aangesloten op het kerosineleidingnetwerk. Op grond van vertrouwelijk beschikbare informatie menen wij stellig dat De Peel hier wel op is aangesloten. Is dit beëindigd en zo ja, per wanneer?

### **Luchtkwaliteit**

De Gezondheidsraad en de WHO hebben in september 2021 geconstateerd dat de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof significant groter zijn dan eerder gedacht. De WHO heeft de advieswaarden voor ultrafijnstof met een factor twee verlaagd. De RIVM rapportage over vier jaar onderzoek naar ultrafijnstof bij Schiphol komt dit jaar beschikbaar. De informatie is van belang voor de opstelling van het MER en verzocht wordt om deze informatie bij de m.e.r.-studie te betrekken.

### **Gezondheid**

Gezondheid vormt met de komst van de Omgevingswet een belangrijk thema bij afwegingen t.z. ruimtelijke ontwikkelingen. Gezien het belang van gezondheid bij ruimtelijke procedures ligt het voor de hand dat dit onderzoek onderdeel wordt van het MER. De reactie in paragraaf 9.4 maakt dat niet duidelijk. Het advies van de m.e.r.-commissie om een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren, wordt opgepakt. Tegelijkertijd staat in paragraaf 9.1 dat "de c-NRD nog niet het rapport is waar alle gezondheidseffecten en –risico's zijn opgenomen. Deze informatie komt pas in het MER aan de orde". Kunt u aangeven of het gezondheidsbelevingsonderzoek onderdeel wordt van het MER en wat u daaronder verstaat (en zo nee, waarom niet en wordt dit dan apart opgepakt)? Het effect van geluid, fijnstof e.d. op de gezondheid (stress, hart- en longziekten) en indirect de gezondheidslast dient in het gezondheidsonderzoek te worden meegenomen, bijvoorbeeld met de Milieu Gezondheids Risico Indicator (MGRI). De GGD's kunnen hierin een rol spelen.

De gezondheidsmonitor 2020 van gemeenten kent een aantal vragen over geluidhinder, slaapverstoring en bezorgdheid om gezondheid, afkomstig van vliegtuigen. Voorgesteld wordt om de eerstvolgende gezondheidsmonitor, alsmede daarop volgende onderzoeken met een aantal specifieke vragen over vliegverkeer, hinder en gezondheid aan te vullen, zodat een duidelijke



referentiesituatie kan worden vastgelegd. Het is namelijk van belang de belevingstrends ten aanzien van gezondheid te monitoren en te betrekken bij de ontwikkeling van de luchthaven.

## Natuur

In paragraaf 3.4 Referentie natuur wordt gesteld dat:

*'In het MER zal worden onderzocht wat de gevolgen zijn voor Natura 2000-gebieden. De mogelijkheid bestaat dat een aanvraag in het kader van de Wnb moet worden ingediend.'*

Voor alle MER-varianten dienen alle negatieve effecten op natuur in beeld te worden gebracht. De Referentie natuur die alleen zal worden opgesteld indien een Wnb-vergunning noodzakelijk zou zijn is veel te beperkt. Los van de aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat vanuit het thema Stikstof een Wnb-vergunning nodig zal zijn, dient in het MER alle mogelijke negatieve effecten op de kwaliteit en kwantiteit van alle natuurwaarden in beeld te worden gebracht. Dat staat los van een wettelijke verplichting om een vergunning nodig te hebben.

Onder de tabel op pagina 15 van 31 staat:

*'dat het vergund/toegestaan gebruik wordt afgeleid aan de besluitvorming in het kader van SMT-2.'*

Wij zijn van mening dat als gevolg van een sterke wijziging in het gebruik, zoals gebruik van ander materiaal en materieel, de situatie volgens de Wnb dusdanig veel afwijkt dat er sprake is van een nieuwe activiteit. Verworven rechten gelden in dat geval niet. Alle activiteiten zullen in het kader van de Wnb dus onderzocht en in cumulatie moeten worden beschouwd voor alle Natura 2000-gebieden waar effecten niet zijn uit te sluiten. Het effectgebied is hiermee ook niet op voorhand te bepalen.

Op pagina 25 van 31 onder het kopje Natuur staat dat:

*'op grond van de Wnb en Natuurnetwerk Nederland moet worden beoordeeld of, en zo ja welke gevolgen de voorgenomen activiteit heeft op beschermde natuurgebieden en – soorten op en in de omgeving van de luchthaven.'*

Wij hebben de opvatting dat voor effecten op natuurkwaliteit en natuurkwantiteit zoals flora en fauna (al dan niet met speciaal beschermingsregime), het Nationaal/provinciaal Natuur netwerk, de gebieden met bestemming natuur buiten dit netwerk en alle natuurwaarden in overige gebieden zoals boerenlandnatuur of stadsnatuur ook beschouwd dienen te worden. Ook hier geldt dat effecten onderzocht moeten worden van de nieuwe activiteit, afgezet tegen de huidige situatie. Ook voor deze natuurwaarden geldt dat op voorhand niet kan worden bepaald hoe groot het effectgebied is.

Te onderzoeken milieuaspecten

Onder het kopje *'Externe veiligheid vliegverkeer'* wordt aangegeven dat:

*'gerekend gaat worden (althans getracht!) met beschikbare rekenmodellen voor civiele helikopters en F16 jachtvliegtuigen. Voor de berekeningen van mogelijke effecten op natuurwaarden dient het werkelijke materieel gebruikt te worden.'*

Onder de natuurwaarden wordt daar echter niks over geschreven. Dat is een hiaat. Dit dient nader uitgewerkt te worden.



Tabel 5.2 geeft een overzicht van de te beschouwen situaties in het MER:

*'De Referentie Natuur beschrijft de effecten op stikstofdepositie, geluid vliegverkeer en grondgebonden geluid. Daarnaast worden de effecten alleen afgezet tegen beleids- en wettelijke kaders.'*

In onze optiek is dit veel te simplistisch. In het MER moet in beeld worden gebracht wat de effecten zijn op de natuurkwaliteit en de natuurkwantiteit van alle bestaande natuurwaarden. Dit gaat veel verder dan de Wet natuurbescherming of de planologische bescherming van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN). In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van de Natura2000-gebieden. Dit is op voorhand onmogelijk omdat nog niet bekend is wat het effect-gebied zal zijn. Dit wordt pas inzichtelijk als per drukfactor onderzocht wordt hoe groot het effectgebied kan zijn. Hierbinnen liggen dan alle natuurwaarden die beschouwd dienen te worden. Daarna vindt pas eventueel een trechter plaats naar wettelijke beschermde gebieden en soorten vanuit de Wet natuurbescherming, de planologische bescherming van het NNN en de functionaliteit hiervan en van andere soorten/levensgemeenschappen die buiten beschermde gebieden voorkomen, maar wel geraakt kunnen worden door de beoogde activiteit.

Het aantal genoemde drukfactoren is daarnaast onvolledig. Naast stikstofdepositie en geluid zijn er nog tal van andere drukfactoren die niet op voorhand zijn uit te sluiten.

Tevens wordt in tabel 5.2 beschreven dat bij de referentie natuur:

*'De vigerende 35 Ke-geluidszone en de vigerende geluidscontour bepalende zijn'*

Voor bepaling van effecten door geluid op natuurwaarden is het hanteren van dergelijke geluidscontouren om geluidgehinderden te bepalen onbruikbaar. Voor het bepalen van effecten op bijvoorbeeld vogels worden andere contouren gebruikt.

Reactienota onder Natuur; de Vogelrichtlijn

In de zienswijzen wordt gesteld: *De plannen van Defensie moeten worden getoetst aan de Vogelrichtlijn, gezien verstoring van vogels. Er wordt een vogelbeheersgebied aangewezen waar regels gaan gelden tegen vogel-aantrekkende werking. Welke consequenties hebben deze regels voor de natuur- en andere ontwikkelingen binnen het nog aan te wijzen vogelbeheersgebied. Hoe groot is dit gebied?*

De reactie van Defensie hierop is dat:

*'De effecten van de plannen worden getoetst aan de Vogelrichtlijn, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de streng beschermde soorten en minder streng beschermde soorten.*

*Daarbij komt dat er al een vogelbeheersgebied aangewezen is, bestaande uit een ovaalvormig gebied met een straal van ca 6km. rondom de LBK/MLDR. Wijzigingen hierin worden in het MER in beeld gebracht.'*

We zijn van mening dat deze redenatie van Defensie onjuist is. De aanwijzing van een vogelbeheersgebied is onvoldoende om als referentie te gebruiken voor toetsing. Omdat de vliegbasis momenteel niet wordt gebruikt, is er ook geen sprake van gebruik van het vogelbeheersgebied. Voor toetsing van effecten zal dus het uitgangspunt moeten zijn dat er geen vogelbeheersgebied is. Juist het gebruik als beheersgebied zorgt voor effecten, met andere woorden dit is dus een te toetsen activiteit, niet een lijntje op een kaart. Alleen een wijziging in de vorm en/of omvang is dus onvoldoende voor toetsing. Daarnaast zijn wij van mening dat ten aanzien van natuur tevens rekening moet worden gehouden met de cumulatie van (geluid)effecten in brede zin (overige vliegactiviteiten, grondgebonden activiteiten, nabijgelegen Circuit De Peel etc.).

## **Landbouw**

In paragraaf 12.1.2 wordt ingegaan op de effecten van geluid op dieren. Er wordt gesteld dat de effectenbeoordeling afhankelijk is van beschikbare onderzoeken. Bij deze effectbeoordeling hoort ook te worden meegenomen dat onze maatschappij hogere eisen stelt aan dierwelzijn waardoor dieren reeds nu en steeds vaker worden gehouden in open ruimtes (open stallen, uitloop etc.). Een effectenbeoordeling heeft dan ook weinig waarde als deze huisvesting niet is meegenomen bij de beschikbare onderzoeken. Wij verzoeken u om hier nader invulling aan te geven.

## **Energie, klimaat en duurzaamheid**

De opgave vanwege de energietransitie (die ook onmiskenbaar op deze regio van toepassing is) betekent dat windmolens, zonneparken etc. zullen moeten worden gerealiseerd. Wat zijn de consequenties van door de overheid gewenste duurzame ontwikkelingen zoals zonneparken en windturbines? Gedacht wordt hierbij aan de hoogte van de windturbines, reflectie door zonnepanelen en mogelijke interferentie van radarsystemen.

## **Onroerend goed / economische ontwikkeling**

In de reactienota wordt zeer summier ingegaan op de economische impact van een eventuele reactivering van de basis. Het algemene uitgangspunt is "getracht zal worden de schade zoveel mogelijk te beperken". Dit zal het MER voornamelijk moeten aantonen.

Het is echter ook zinvol om te gaan bezien wat de toegevoegde waarde (economisch) kan zijn. Belangrijk is om de economische effecten waar mogelijk te kwantificeren en te vergelijken met het Bruto Regionaal Product (BRP). Op deze manier wordt de regionaal economische betekenis inzichtelijk.