

Van: werkgroep de Peel Zuidelijk Land van Cuijk

Verzonden: maandag 1 juli 2024

Aan: Statengriffie

Onderwerp: t.a.v. de Statenleden van Noord Brabant

Geachte statenleden van Noord Brabant,,

Met belangstelling heeft de werkgroep "de Peel Zuidelijk Land van Cuijk" kennis genomen van de nota van antwoord m.b.t. " Notitie Reikwijdte en Detailniveau Nationaal Programma Ruimte voor Defensie".

De antwoorden op de ingediende zienswijzen waren voor onze werkgroep aanleiding een reactie te schrijven.

Hierbij ontvangt u de door X. lid van onze werkgroep, geschreven "Reactie op Nota van Antwoord", waarin uitgebreid wordt ingegaan op een aantal zaken die de speciale aandacht vragen.

We gaan ervan uit dat u samen met de "Defensiecommissie Tweede Kamer" hier de nodige aandacht aan zult besteden.

Graag ontvangen we uw reactie.

met vriendelijke groet,

namens de werkgroep

"de Peel Zuidelijk Land van Cuijk"

Reactie op Nota van Antwoord

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Werkgroep De Peel Zuidelijk Land van Cuijk
1 juli 2024

Inhoud

Inleiding	1
Aanleiding - doel reactie	1
Doelgroep - leeswijzer	1
Samenvatting	2
1. Vertaling van adviezen voor de inrichting van de planMER en NPRvD	2
2. Milieu en stikstof – casus De Peel	2
3. Geluid en gezondheid	3
4. Juridische borging – indicatieve geluidscontour De Peel	3
Par. 1 Vertaling van adviezen voor de Inrichting van de planMER en NPRvD	4
Par. 2 Milieu en stikstof – casus De Peel	6
<i>Passende beoordeling, ADC-toets en extern salderen</i>	7
Conclusie – Passende beoordeling en extern salderen	8
Onderbouwing van de Aeries-calculatie	9
Stikstofdepositie rond De Peel.....	9
Par. 4: Geluid en gezondheid	12
<i>Geluidhinder</i>	13
<i>Aandacht voor piekgeluid !</i>	14
Par. 4 Juridische borging – indicatieve geluidscontour De Peel	15
Bijlage 1 – Vereisten voor een Passende Beoordeling (Raad van State).....	17
Bijlage 2 Onderbouwing Aeries-calculatie.....	18

Inleiding

Eind mei is Defensie met haar **Nota van Antwoord** gekomen op de talloze zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die de opstap is naar het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRvD).

In de Nota van Antwoord is ook de reactie van Defensie vervat op het **Advies van de Commissie MER** dat is uitgebracht naar aanleiding van de NRD. Defensie wordt daarmee geadviseerd over de gewenste inhoud van de door Defensie op te stellen planMER. In de planMER wil Defensie -naast een vergelijk van de alternatieve locaties voor de ruimtelijke behoeften- ook met **voorkeurslocaties** komen die opgenomen worden in het NPRvD.

De bedoeling is dat het Kabinet -binnen het **kader van de Nota Ruimte**, waarin alle Nationale Programma's samenkomen- **eind dit jaar een voorlopig besluit neemt over de voorkeurslocaties uit het NPRvD**.

In het land is **veel commotie** ontstaan over de ruimtelijke behoeftes van Defensie, maar meer nog over de (alternatieve) locaties die besproken worden. Dat is niet zo gek, wantom met de woorden van de **Commissie MER** te spreken: **“het gaat hier om besluiten met grote milieueffecten, veelal op een schaal die veel mensen en gebieden treft”**.

Aanleiding- doel reactie

In de Nota van Antwoord biedt Defensie **op een aantal punten een tegemoetkoming** op inzichten uit Zienswijzen én het Advies dat de Commissie MER heeft uitgebracht.

Er zijn een **aantal kernvragen** waarop in deze reactie wordt ingegaan:

1. wordt met de Nota van Antwoord **recht gedaan aan het Advies van de Commissie MER** en voldoet datgene wat Defensie zich voorneemt in de planMER ook aan de **(minimum) eisen waaraan de planMER dient te voldoen?**
2. geeft de Nota van Antwoord adequaat antwoord op vragen in de Zienswijzen inzake de **inrichting van de planMER** en de **behandeling van zwaarwegende milieueffecten?**
3. in de Nota van Antwoord zijn claims opgenomen ten aanzien van **juridische borging** van rechten voor Defensie, die niet juist zijn.

Bij de 2^e en 3^e kernvraag wordt -naast een generiek, breed toepasbaar antwoord- ook ingezoomd op De Peel.

Doelgroep- leeswijzer

In de reactie worden **tekortkomingen en knelpunten** in de aanpak voor de planMER gesignaleerd, die nadrukkelijk om een **actieve respons** vragen.

Met de reactie worden verschillende doelgroepen aangesproken in de hoop / verwachting dat zij die actieve respons ook geven:

- bestuurders van Gemeenten en Provincies, maar ook Statenleden, Kamerleden en zeker ook de vast Kamercommissie voor Defensie.
Zij kunnen vanuit hun rol, kritische vragen stellen en aanbevelingen doen over de inrichting van de planMER, de algehele procesgang van het NPRvD en de vertaling in de Nota Ruimte.
- Natuurorganisaties, NGO's, journalisten en redacties van media, .
Defensie heeft het idee dat het als bevoegd gezag de vrije hand heeft bij de uitvoering van de planMER en het vervolg daarvan in NPRvD en projectbesluiten. Het is zaak om deze processtappen nauwlettend te volgen en diepgravend te spitten om verslag ervan te doen.

Vooruitlopend op de behandeling van de afzonderlijke thema's: inrichting van de planMER, milieu en stikstof, geluid, juridische borging, zal een **samenvatting van de belangrijkste inzichten en conclusies** worden geboden.

Voor de uitwerking en onderbouwing wordt naar de verschillende paragrafen verwezen.

Samenvatting

1. Vertaling van adviezen voor de inrichting van de planMER en NPRvD

Defensie komt in de Nota van Antwoord aan een aantal behoeften van indieners en de Commissie MER voor uitbreiding van het onderzoek binnen het planMER tegemoet.

Maar hoe ze dat doen, met welke methoden / normstelling en met welke diepgang blijft onuitgesproken.

De vergelijking van de (alternatieve) locaties op de **zwaar wegende milieueffecten** blijft in hoofdzaak **kwalitatief en van een hoog abstractieniveau**.

Dit terwijl de Commissie MER en indieners van zienswijzen een **navolgbaar, integraal en diepgravend onderzoek van de alternatieve locaties noodzakelijk achten**. Juist omdat uit de planMER voorkeurslocaties voortkomen, en het kabinet op grond van de vergelijking tot een voorlopige locatiekeuze komen ten behoeve van de Nota Ruimte.

Defensie stelt voor om **nader onderzoek naar milieueffecten van de voorkeurslocatie pas uit te voeren nadat een locatiekeuze is gemaakt**.

Juist omdat de kans klein is dat bij een definitieve locatiekeuze wordt teruggekomen op de voorlopige keuze, wijst de **Commissie MER** erop: "dat het belangrijk is **geen onderzoek en keuzes die vanuit milieu en natuur doorslaggevend kunnen zijn naar vervolgbesluiten door te schuiven**."¹

"Een goede feitenbasis is nodig voor een transparant en navolgbaar proces, én om het milieubelang daarbij een volwaardige rol te laten spelen."

2. Milieu en stikstof – casus De Peel

De Commissie MER concludeert dat in de planMER onderzocht dient te worden of **(dwingende) milieuobstakels** van toepassing zijn op de voorkeurs- en alternatieve locaties.

In haar **huidig advies en het advies dat de Commissie in 2019 voor De Peel** heeft uitgebracht, wijzen ze op **dwingende knelpunten**, die te maken hebben met **stikstofemissie** en de gevolgen voor nabij gelegen Natura2000-gebieden.

De Provincies Noord-Brabant en Limburg stellen zich op het standpunt dat de Peel qua stikstof al een zwaar belast gebied is, dat dient te worden ontzien.

Defensie geeft aan dat het in de planMER een **globale analyse** wil doen met behulp van Aerius. Een zgn. **ADC-toets** wil het ook pas doen nadat het kabinet een besluit heeft genomen over de voorkeurslocatie.

Uit onze eigen berekening met Aerius, die nagenoeg overeen komt met die van Defensie, volgt dat bij stationering van de F35 en 2300 sorties, sprake is van een toename van de stikstofdepositie op alle 10 N2000-gebieden in de omgeving van De Peel. Het zwaarst getroffen zijn De Bult, de Boschhuizerbergen en de Maasduinen.

Zonder **passende beoordeling** en een **adequaat doorlopen ADC-toets** is dat een showstopper voor stationering van de F-35 op De Peel.

¹ Commissie MER. Advies Reikwijdte en Detailniveau van het MER NPRvD, 2024, p. 1

3. Geluid en gezondheid

De Commissie MER stelt vast dat **hinder en gezondheidseffecten door luchtvaartgeluid “één van de belangrijkste milieuconsequenties van het NPRvD is**. De Commissie vindt het daarom belangrijk niet te laat ‘in te zoomen’ op concreet geluidsonderzoek en **daarbij gebruik te maken van de Lden-systematiek** voor geluidbelasting.

Defensie maakt in geluidonderzoek (bijv. voor Luchtvaartbesluiten) tot op heden gebruik van de aloude **Ke-systematiek** in plaats van de in Europa en elders **gangbare Lden-systematiek**. Ondanks dat Defensie aangeeft (al 10 jaar) aangeeft met de omzetting naar de Lden-bezig te zijn, blijft Defensie dit uitstellen en vertragen.

De reden voor vertraging wordt niet gegeven, maar heeft mogelijk alles te maken met het gegeven dat **alle studies naar belasting door luchtvaartgeluid**, alsmede naar **dosis-effectrelaties gebruik maken van de Lden-systematiek**. Door gebruik van de Ke-systematiek wordt de discussie over geluidbelasting door militaire luchtvaart een stuk moeilijker.

Piekgeluid

Naast diepgravend onderzoek binnen het planMER naar de gezondheidseffecten van militair luchtvaartgeluid, dringt de **Commissie MER** aan op het uitvoeren van een **analyse van te verwachten piekgeluiden**.²

Van de omwonenden rond Leeuwarden en Volkel weten we inmiddels dat de geluidbelasting vooral te maken heeft met het **piekgeluid dat de F-35 produceert** bij start en landing.

Defensie zegt in de Nota van Antwoord heel eufemistisch dat het zich bewust is dat de F-35 een **“ander geluid” produceert dan de F16**.

Defensie weet dat de **F-35 zowel bij de start als landing een geluidspiek produceert die ervaren wordt als een verdubbeling van het geluidsniveau ten opzichte van de F16**. De geluidspiek bij de start ligt ca. 10 dB(A) hoger dan bij de landing.³

Maar **normering van het piekgeluid van de F-35 door dit te begrenzen** en te handhaven is **bij monde van Defensie onacceptabel**, omdat dit de ‘operationele inzetbaarheid’ van de F35 inperkt en dat wordt als onmogelijkheid gezien.

4. Juridische borging – indicatieve geluidscontour De Peel

Defensie geeft bij herhaling aan dat de **‘indicatieve’ geluidscontour** (35 Ke-contour) en het daaraan verbonden **beperkingengebied juridisch geborgd** en daarmee onaantastbaar is.

Dit is niet waar. De ‘indicatieve’ geluidscontour en beperkingengebied zijn weliswaar vastgelegd in structuurschema's (SMT-1 en SMT-2), en via planologische doorwerking in bestemmingsplannen, maar de Raad van State heeft in haar uitspraak⁴ aangetoond dat de ‘indicatieve’ geluidcontour van Eindhoven en daarmee ook van De Peel, **geen wettelijke basis en slechts informatieve waarde** heeft. Voor Eindhoven leidde dit ertoe dat ook de vastlegging in Bestemmingsplannen is vernietigd. **Oneigenlijke vastlegging in wettelijke documenten is geen juridische borging !!!**

² Ibid, p. 15.

³ Final US Air Force F-35A Operational basing Environmental Impact Statement. Volume II Appendices. Appendice C Noise modeling, p. C-5

⁴ Raad van State, 200800689/1/R1, 5 aug. 2009. Uitspraak in het geding inzake aanwijzing en geluidszonering rond het luchtvaartterrein Eindhoven.

Par. 1 Vertaling van adviezen voor de Inrichting van de planMER en NPRvD

De Nota van Antwoord van Defensie is een verbetering ten opzichte van eerdere Nota's van Antwoord uit het verleden. Zo geeft Defensie aan zich bij de planMER te conformeren⁵ aan de Europese SMB-richtlijn, welke aangeeft aan welke eisen de planMER dient te voldoen en aan welke thema's en inhoudelijke thema's (milieueffecten) aandacht geschonken dient te worden.

Zo zal binnen de planMER⁶ op kwantitatieve wijze aandacht geschonken worden aan: geluid (waaronder het aantal geluidgehinderden), luchtkwaliteit (ultrafijn stof), gezondheid, en stikstof (berekening met Aerius).

Ook gaat Defensie aandacht schenken aan: effecten op de paardenhouderijen, specifieke woningbouwplannen, inpasbaarheid in het luchtruim en de invloed op energienetwerken.

Hoe ze dat precies gaan doen, blijft vaag en onuitgesproken. Want -in lijn met de NRD⁷ - zullen de alternatieve locaties vergeleken worden op basis van een **kwalitatieve analyse**⁸.

Defensie zal het **vergelijkend onderzoek** voor de alternatieve locaties op “**een relatief hoog abstractieniveau**” uitvoeren.

De gevolgen voor de concentratie melkvee-, pluimvee-, en varkenshouderijen, evenals de vollegrondsgroenteteelt blijven echter buiten beschouwing. Vanuit Novex De Peel is klemmend gewezen op de grote transitie die land- en tuinbouw en veeteelt, door dienen te maken. Dat gaat samen met grote uitdagingen op economie, lokale gemeenschappen en energietransitie. Deze aspecten komen nauwelijks aan bod in de Nota van Antwoord.

Het is onduidelijk of Defensie de uitkomsten van de kwantitatieve analyse (zie hierboven) ook plat gaat slaan in een kwalitatieve beoordeling (vb. de ene locatie heeft meer of minder geluidgehinderden). De hoofdmoot voor de kwalitatieve vergelijking bestaat immers uit het nemen van een zgn. ‘leefomgevingsfoto’.⁹



figuur 5.1: Duiding van de huidige situatie en referentiesituatie voor de zes maatgevende thema's van de fysieke leefomgeving

De waarde daarvan is betrekkelijk, want het is onduidelijk (niet navolgbaar) hoe ze tot die beoordeling komen (welke analyse, gebruikte maatstaven en ten opzichte van welke normen/wetgeving).

Temeer daar op grond van deze kwalitatieve beoordeling een **keuze voor voorkeurslocaties** wordt gemaakt. Die wil Defensie al in september hebben met het oog op het nemen van een Kabinetsbesluit in het kader van de Nota Ruimte. Weliswaar wordt dan in 2025 een definitieve keuze gemaakt, maar **de kans dat daarbij afgeweken wordt van de voorkeurslocatie is bijzonder klein**. Dat

⁵ Strikt genomen hoeft Defensie zich niet aan de SMB-richtlijn te conformeren, omdat het als Defensie een uitzonderingspositie heeft.

⁶ Nota van Antwoord NRD / NPRvD, 2024, p.8.

⁷ Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het NPRvD, dec. 2023, p.55

⁸ Nota van Antwoord NRD / NPRvD, 2024, p.8.

⁹ Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het NPRvD, dec. 2023, p.55

komt doordat de legpuzzel in de Nota Ruimte, door locatiekeuzen van alle andere Ruimtelijke plannen, steeds kleiner wordt.

Je zwemt dus met het voorstel voor een voorkeurslocatie een fuik in, waaruit niet of nauwelijks meer valt terug te keren.

De **Commissie MER** heeft dit in haar Advies over de NRD ook vastgesteld en trekt daaruit een aantal conclusies.¹⁰

“De **primaire gebieds- dan wel locatiekeuzes lijken bij de verdere uitwerking** [NB: in de richting van project- en luchthavenbesluiten – red.] **niet meer ter discussie te staan**. Daarom zullen deze, goed én integraal moeten worden uitgewerkt en afgewogen in dit [plan]MER voor het NPRvD.

De Commissie wijst erop dat het belangrijk is **geen onderzoek en keuzes die vanuit milieu en natuur doorslaggevend kunnen zijn naar vervolgbesluiten door te schuiven**.”¹¹

“Een goede feitenbasis is nodig voor een transparant en navolgbaar proces, én om het milieubelang daarbij een volwaardige rol te laten spelen.”

De plan-MER dient een duidelijk en tijdig antwoord te geven op de volgende vragen:

- “Wat is de milieuruimte die Defensie vraagt én is die milieuruimte in principe aanwezig?
- Zijn keuzes vanuit milieu gezien haalbaar en uitvoerbaar? én ook
- ‘Welke milieuoptimalisaties zijn mogelijk en hoe kunnen negatieve effecten worden beperkt?’

De Commissie MER stelt vast dat daarvoor meer nodig is dan de NRD voorstelt.

Bij de bovenregionale afweging van de verschillende locatie-alternatieven, zijn **drie typen conclusies** mogelijk¹²:

1. alternatief is **niet uitvoerbaar of absoluut onwenselijk** (milieuobstakels hard en zacht);
2. alternatief lijkt uitvoerbaar en heeft voorkeur van Defensie;
3. alternatieven lijken uitvoerbaar maar hebben niet de voorkeur van Defensie.

Dus is het zaak om binnen de planMER ondermeer te onderzoeken of er **(dwingende) milieuobstakels** zijn.

De Commissie MER heeft reeds vastgesteld dat **milieuknelpunten bij De Peel** ¹³ mogelijk dwingend zijn in verband met de stikstofdepositie en het beschermingsregime van het nabij gelegen Natura2000-gebied.

In onze zienswijze op het NRD hebben we aangetoond dat indien bij **stationering van de F-35 op De Peel en 2300 sorties** worden uitgevoerd, de **stikstofemissie rond de 40 ton per jaar** bedraagt (zie bijlage 1).

Indien de **feitelijke (huidige) situatie op De Peel als uitgangspunt wordt genomen**, iets waar de Commissie MER op aandringt en waarvan de noodzaak ook door Defensie wordt onderkend, dan is **stikstof een showstopper** (zie bijlage 1) en is de conclusie dat **stationering van F-35's op De Peel niet uitvoerbaar is**, tenzij een **zogenaamde ADC-toets** anders uitwijst.

¹⁰ Commissie MER. Advies Reikwijdte en Detailniveau van het MER NPRvD, 2024, p. 1

¹¹ Commissie MER. Advies Reikwijdte en Detailniveau van het MER NPRvD, 2024, p. 1

¹² Ibid, p. 9

¹³ Ibid, p. 8 en Advies Commissie MER inzake NRD De Peel, 2019, p. 3.

Immers: “Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde **ADC-toets met succes** wordt doorlopen.”¹⁴

Par. 2 Milieu en stikstof – casus De Peel

Stikstof vormt binnen de **leefomgevingsfoto** (zie voorgaande paragraaf) één van de **6 maatgevende milieueffecten**, waarop Defensie **alternatieve locaties** wil beoordelen teneinde tot een voorkeurslocatie te komen.

Het **gewicht van stikstofdepositie** bij de keuze van de locaties voor de ruimtebehoeftes van Defensie kan niet worden onderschat, in het licht van de huidige stikstofcrisis, de staat van de Nederlandse natuur (zie het jongste RIVM-rapport¹⁵) in het bijzonder dat van de Natura2000-gebieden, en de jurisprudentie (uitspraken Raad van State) op dit vlak.

Veel indieners van zienswijzen (zowel overheden, natuurorganisaties, ondernemers als private huishoudens) hebben op **stikstof** gewezen in relatie tot de **mogelijke re-activering van De Peel** als vliegbasis voor de F35.

Ook de **Commissie MER** wijst op stikstof als één van de grootste van invloed zijnde milieueffecten. De Commissie stelt vast dat in de planMER onderzocht dient te worden of **(dwingende) milieuobstakels** van toepassing zijn op de voorkeurs- en alternatieve locaties.

De Commissie geeft aan dat **dwingend** (=hard) te maken heeft met **wettelijk** beperkingen.

In de **ogen van de Commissie is stikstof** mogelijk **zo’n dwingend milieuobstakel**. Hierbij verwijzen ze in hun huidige advies naar het **advies dat zij in 2019 uitbrachten voor De Peel**.¹⁶

Toen stuitten zij op **harde milieuknelpunten in relatie tot stikstof**. Die hebben te maken met de uitspraak van de Raad van State inzake Stikstof: “daarom dient nauwgezet bepaald te worden hoeveel stikstofverbindingen neerslaan in Natura-2000 gebieden en te onderbouwen in hoeverre deze tot significante negatieve gevolgen leiden. De Commissie wijst erop dat de natuurgebieden in de Peelregio sterk overbelast zijn met stikstof”.

“Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat een **Passende beoordeling moet worden opgesteld**.

De Commissie adviseert uit het oogpunt van transparantie om deze Passende beoordeling als bijlage op te nemen in het MER. Motiveer op grond waarvan de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet aantast.

¹⁴ Commissie MER. Advies Reikwijdte en Detailniveau De Peel, 2019, p.15.

¹⁵ RIVM 14-6-2024. Effect van nieuwe inzichten op het bereiken van de NPLG stikstofdoelen.

¹⁶ Advies van de Commissie MER – Luitenant-Generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel, 22-10-2019, p. 15.

Uit de **wetgeving** volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als **de zekerheid wordt verkregen** dat de **natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets** ¹⁷met succes wordt doorlopen.”

Een **passende beoordeling** moet worden uitgevoerd indien een project significante negatieve milieueffecten heeft op een Natura2000-gebied.

Voor de Passende Beoordeling is het gebruik van de Aerius calculator wettelijk noodzakelijk. Voor het overige is de Passende Beoordeling vormvrij. Het is ook niet wettelijk verplicht om een ADC-toets uit te voeren in de (plan-)MER. Maar indien significante negatieve milieueffecten worden geconstateerd, dan kan -volgens het BKL-een vergunning voor een project alleen verleend worden op basis van een **ADC-toets**.

De Commissie MER concludeerde dat, anders dan Defensie deed met het Stikstofonderzoek voor De Peel (Haskoning / DHV)¹⁸:

niet te redeneren vanuit (een denkbeeldige, geconstrueerde) **referentiesituatie**, maar ‘de feitelijk gerealiseerde (huidige) situatie als vergelijkingspunt te nemen bij het beoordelen van de stikstofdepositie’¹⁹. Defensie gaat daarin mee en wil de invloed van stikstof voor De Peel beoordelen aan de hand van de huidige, feitelijke situatie.

Uit de presentatie die in Venlo (op 12 juni jl.) heeft plaatsgevonden, naar aanleiding van het uitkomen van de Nota van Antwoord, wordt duidelijk dat Defensie in ieder geval de zogenaamde **voortoets** van een **passende beoordeling**, in de vorm van een **stikstofanalyse met de Aerius-calculator** wel aan het uitvoeren is. Dat doet Defensie voor alle alternatieve locaties die in beeld zijn voor stationering van de F35.

Alternatief	Halve behoefte		Hele behoefte	
	#N2000-gebieden	Hoogste bijdrage (N/ha/jaar)	#N2000-gebieden	Hoogste bijdrage (N/ha/jaar)
Leeuwarden	2	0,02	2	0,03
Volkel	8	0,04	8	0,09
Gilze-Rijen	9	0,06	9	0,11
Eindhoven	8	0,07	8	0,15
De Peel	8	0,18	9	0,36
Woensdrecht	5	2,79	5	5,58

Foto van de (voorlopige) uitkomsten van de Aerius-calculatie (presentatie Venlo 12 juni jl.)

Voor 6 locaties konden tijdens de presentatie in Venlo al de uitkomsten van de Aerius-analyse worden getoond. Voor mogelijk alternatieve locaties als Eelde, Lelystad en Twente Airport zullen die data ook wel beschikbaar komen; zo moeilijk is dat niet.

Passende beoordeling, ADC-toets en extern salderen

De **Aerius**-analyse is een **voortoets** voor een passende beoordeling. Er is geen verdere beoordeling nodig indien de **stikstofdepositie** op Natura2000 gebieden -volgens de geldende wettelijke ondergrens- **0,00** is.

¹⁷ Dit houdt het volgende in (zie art. 2.8 vierde en vijfde lid van de Wet natuurbeschermingswet):

A: zijn er **Alternatieve** oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven,

D: zijn er **Dwingende** redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?

C: welke **Compenserende maatregelen** worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000-gebieden bewaard blijft?

¹⁸ Royal HaskoningDHV (sept. 2023) Stikstofdepositie reactivering Vliegbasis De Peel. Fase 1. Haalbaarheid.

¹⁹ Advies van de Commissie MER – Luitenant-Generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel, 22-10-2019, p. 8.

Is er wel sprake van stikstoftoename, dan moet bekeken worden of op voorhand uitgesloten kan worden dat die toename significante gevolgen heeft voor één of meer betreffende Natura2000-gebieden. Vaak –en dat geldt zeker voor de gebieden rond de basis De Peel- kan dat niet worden uitgesloten, omdat de **gebieden al zwaar belast** zijn. Bij De Peel geldt dat zeker voor De Bult (onderdeel van de Deurnsche Peel & Mariapeel) en de Boschhuizerbergen.

Dan is een passende beoordeling nodig !!

Defensie gaf in de Nota van Antwoord aan dat het een **passende beoordeling** alleen wil uitvoeren **voor de voorkeurslocatie** en nadere onderzoeken naar milieueffecten en een eventuele ADC-toets pas nadat het Kabinet een keuze voor een locatie heeft gemaakt.²⁰

“Bij de selectie van alternatieven is stikstof geen uitsluitingscriterium. Defensie heeft primair gekeken naar wat uit operationeel oogpunt reële alternatieven zijn. Defensie beseft daarbij dat Nederland weinig ruimte heeft en dat het overall complex is om stikstofruimte te verkrijgen. Bij het onderzoek en de afweging van de alternatieven kijkt Defensie daarom nadrukkelijk naar de effecten op Natura 2000-gebieden. Voor het **integrale Voorkeursalternatief wordt vervolgens de passende beoordeling** uitgevoerd. De **Passende Beoordeling geeft inzicht in de effecten en mogelijke maatregelen om effecten te beperken of geheel te voorkomen**.

In de **latere planvorming** (lees: bij een project-MER of Luchthavenbesluit) van de diverse ruimtevragen zal dit nader uitgewerkt moeten worden om de concrete effecten te bepalen en maatregelen af te wegen en in te zetten. **Onderdeel van de Passende Beoordeling zijn ook enkele globale stikstofdepositieberekeningen**. Deze berekeningen zijn bedoeld om de grootte van het effect te bepalen.”

Op dit punt wijkt Defensie dus af van het Advies van de Commissie MER²¹:

“De Commissie wijst er tot slot op dat **naarmate gebieds- en locatiekeuzes concreter worden** in het NPRvD de **natuurinformatie in het MER en de Passende beoordeling om meer diepgang zal vragen** en een **risicobeoordeling niet meer in alle gevallen voldoende kan zijn**. Zij adviseert hiermee rekening te houden.”

Meer specifiek met betrekking tot Natura-2000 gebieden zegt de Commissie²²:

” Indien [de Passende Beoordeling] zou uitwijzen dat aantasting van de natuurlijke kenmerken niet vermeden kan worden, dan adviseert de Commissie om voor de **relevante gebieden de haalbaarheid van een ADC-toets te verkennen in het MER.**”

Conclusie – Passende beoordeling en extern salderen

We hebben de indruk dat Defensie donders goed weet dat een passende beoordeling voor De Peel voor Defensie niet zo eenvoudig is.

Die passende beoordeling is weliswaar vormvrij, maar moet volgens de Raad van State²³ wel aan een aantal minimum-eisen voldoen (zie Bijlage 1). Het is duidelijk dat aan **meerdere eisen niet kan worden voldaan** in het geval van De Peel.

Alleen indien gekozen wordt voor **externe saldering** (lees: opkopen van stikstofruimte), kan een passende beoordeling positief worden afgesloten. Immers, sinds de recente uitspraak van de Raad van State van 14 februari jl., is het opkopen van stikstofruimte toegestaan, mits aan voorwaarden is

²⁰ Ibid, p. 178 (reactie no. 713).

²¹ Commissie MER – Advies NRD mei 2024, p. 20.

²² Ibid, p. 21.

²³ Raad van State, 29-5-2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603)

voldaan.²⁴ De voorwaarde houdt in dat: “de ‘stikstofwinst’ die is behaald door agrarische bedrijven op te kopen, alleen mag worden ingezet als er nog andere maatregelen ter vermindering van de stikstofneerslag op een Natura 2000-gebied worden genomen.”

Externe saldering geldt dan -binnen de Passende Beoordeling- als een zgn. **mitigerende maatregel**. Immers, externe saldering wordt aangemerkt als een **mitigerende of beschermende maatregel** in de zin van artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn en moet dus plaatsvinden in het kader van een passende beoordeling.

Mits Defensie dat rond krijgt (gegadigden voor opkopen stikstofruimte), is een ADC-toets ook niet nodig.

Daarnaast staat of valt deze constructie echter met de hoogte van de stikstoftoename en het aantal Natura2000-gebieden dat door stikstoftoename wordt getroffen. Daarvoor moeten we terug naar de berekening van de stikstoftoename in de Aerius-calculatie.

Onderbouwing van de Aerius-calculatie

Het valt niet mee om een Aerius calculatie te toetsen. Dat komt omdat de invoerdata officieel als geheim zijn geclassificeerd.

Door gebruik te maken van een aantal openbare bronnen (zie bijlage 2), kunnen de invoerdata gereconstrueerd worden.

Dat geldt zowel voor de luchtgebonden data (taxiën -incl. warmdraaien en cool down, opstijgen, landen), als de grondgebonden activiteiten (verwarming gebouwen, wegverkeer / transport, inzet support materieel (GSE), én motoronderhoud (run-ups).

Het wekt vertrouwen dat we met de **invoer van deze data voor De Peel** nagenoeg naadloos tot dezelfde **stikstoftoename** komen als Defensie. Waar Defensie tot een max. toename van 0,36 mol/h/j (natuurgebied De Bult) komt, komen wij tot een toename van 0,38 mol/h/j voor hetzelfde gebied, mits we voor de grondgebonden activiteiten terugvallen op data van Defensie (zie bijlage 2).

Stikstofdepositie rond De Peel

Zoals aangegeven, komen we uit op een hoogste toename in stikstofdepositie van 0,38 mol/h/j voor De Bult. Natura 2000-gebied De Bult maakt deel uit van de beheerseenheid Deurnsche Peel & Mariapeel.

²⁴ Raad van State, 14-2-2024 (ECLI:NL:RVS:2024:625)

Situatie	Resultaat	Stof	Weergave
De Peel - Beoogd	Projectberekening	NO _x + NH ₃	OwN2000-registratieset

Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
6.680,40	3.155,53	6.680,40	0,38
Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)		
0,00	-		

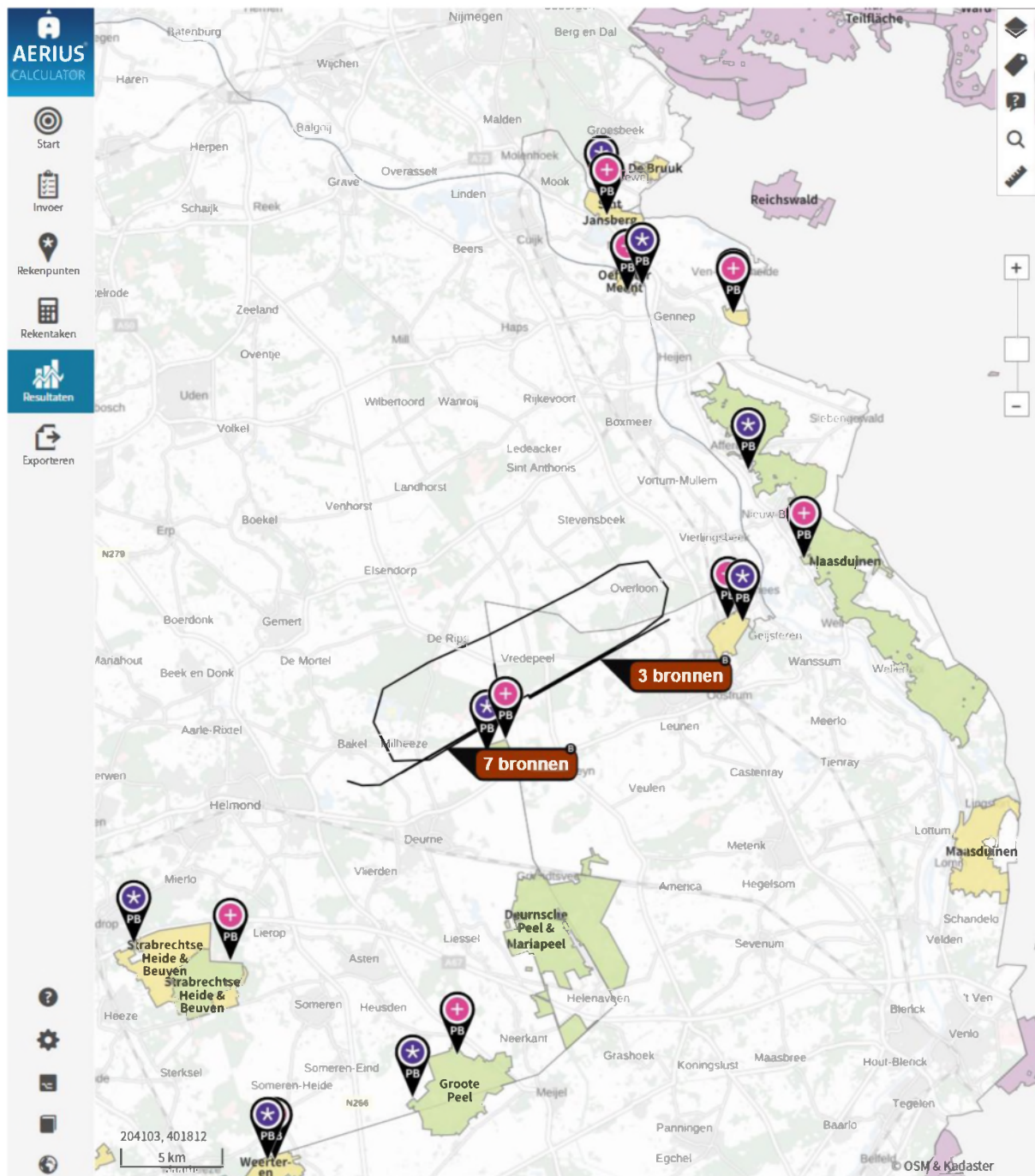
Depositieverdeling Markers Habitattypen

Resultaten per natuurgebied

					
	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Grootste afname (mol N/ha/jr)	
Deurnsche Peel & Mariapeel	1.325,25	2.587,92	0,38	-	
Boschhuizerbergen	33,35	2.458,86	0,12	-	
Maasduinen	3.306,25	3.155,53	0,08	-	
Zeldersche Driessen	11,01	2.305,31	0,05	-	
Groote Peel	1.010,39	2.457,07	0,03	-	
Strabrechtse Helde & Beuven	905,52	2.222,40	0,03	-	
Oeffelter Meent	2,70	1.600,36	0,03	-	
Sint Jansberg	82,89	2.346,51	0,02	-	
Leenderbos, Groote Helde & De Plateaux	1,56	1.824,69	0,01	-	
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	1,46	2.334,63	0,01	-	

De stikstoftoename treft vooral De Bult, maar raakt ook andere Natura2000 gebieden. Dat geldt met name voor de Boschhuizerbergen en de Maasduinen.

Voor deze gebieden geldt dat ze **momenteel al zwaar belast** zijn. Toename in stikstofdepositie boven de **wettelijke ondergrens van 0,00 mol/h/j** is daarom niet toegestaan.



Par. 4: Geluid en gezondheid

De Commissie MER stelt vast dat **hinder en gezondheidseffecten door luchtvaartgeluid “één van de belangrijkste milieuconsequenties van het NPRvD zijn**. De Commissie vindt het daarom belangrijk niet te laat ‘in te zoomen’ op concreet geluidsonderzoek.

De Commissie wil vooraf graag nogmaals het belang onderstrepen van goed geluidsonderzoek dat op reële en realistische uitgangspunten is gebaseerd.

De Commissie wijst er nogmaals²⁵ op dat gebruik van de **Ke-systematiek geen goed beeld** geeft van de **geluidbelasting en de hinder**. Zij adviseert daarom **de Ke-systematiek in het MER in het geheel achterwege te laten** en te focussen op Lden, Lnight én deze **aan te vullen met een analyse van de te verwachten piekgeluiden**²⁶.

Gebruik deze prognoses vervolgens om waar mogelijk een doorvertaling te maken van het percentage en absolute aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden.²⁷

De omzetting van de Ke- naar de Lden-systematiek is, op zichzelf, niet zo spannend.

Defensie heeft, bij monde van de Staatssecretaris, immers telkenmale aangegeven dat een dergelijke omzetting niet ten koste mag gaan van de geluidsruimte die Defensie nu heeft.²⁸

Letterlijk heet het in Kamerstuk-31936-1112: “Het uitgangspunt is dat **de totale geluidbelasting bij de overgang van Ke naar Lden gelijkwaardig zal zijn**. Dat wil zeggen dat er **geen nadelige consequenties voor de militaire operaties** of voor de omgeving zijn.

Dergelijke verschillen zijn ook niet te verwachten, omdat beide systematieken werken met een jaarlijkse berekende geluidbelasting. Die smeert de geluidbelasting van vliegbewegingen uit over een jaar, in datgene wat in de volksmond de ‘badkuip’ heet. Die badkuip met geluidsruimte vult zich geleidelijk en mag niet worden overschreden.

Waarom dan toch zo treuzelen over die omzetting? Want de omzetting speelt al 10 jaar en je kan er gevoeglijk vanuit gaan dat die niet zijn beslag krijgt voordat de definitieve locatiekeuzen in de NPRD en Nota Ruimte zijn vastgelegd.

Vermoedelijk is dit het gevolg van het feit dat de meeste (wetenschappelijke) studies over geluidbelasting en dosis-effectrelaties (gevolgen voor gezondheid) uitgaan van de Lden-systematiek. Dat heeft dan vooral betrekking op de Burgerluchtvaart. In 2018 heeft de WHO richtlijnen uitgevaardigd over luchtvaartgeluid in de Burgerluchtvaart van West-Europa. GGD’s, RIVM verwijzen in hun studies en richtlijnen ook in toenemende mate naar de toepassing van Lden.

Vooraf het rapport van de WHO (en in lijn daarmee ook anderen) komen, als het gaat over de percentages mensen die **hinder ondervinden van luchtvaartgeluid**, tot fundamenteel andere uitkomsten dan de oude Ke-systematiek.

Ook de inzichten over wat de implicaties zijn voor woningbouw, economische en andere activiteiten binnen bepaalde geluidscontouren, verschilt wezenlijk tussen de Ke-systematiek en alles wat voortbouwt op de Lden-systematiek.

²⁵ Net als in eerdere adviezen van de Commissie over militaire en burgerluchtvaart, zoals vliegbases Eindhoven (3586) en Gilze-Rijen (3050).

²⁶ Commissie MER – Advies NRD mei 2024, p. 16.

²⁷ Ibid, p. 17.

²⁸ Kamerstuk kst-31936-1112. Brief aan de tweede kamer: jaarlijkse voortgangsrapportage inzake de voortgang ten aanzien van Luchtvaartbesluiten en de overgang naar een andere geluidbeoordelingsmaat. 23-9-2023.

Geluidhinder

De **Ke-systematiek** maakt gebruik een onderzoek onder 1000 omwonenden van Schiphol uit 1962 - 1963. Volgens dat onderzoek bedraagt het **aantal ernstig geluidgehinderden 25% binnen de 35 Ke-contour**. Buiten de 35 Ke-contour zou het aantal geluidgehinderden snel afnemen.

De **WHO** heeft voor West-Europa een omvangrijk onderzoek gedaan naar geluidbelasting, o.a. voor luchtvaartgeluid.²⁹

Zij komen tot de conclusie dat het **percentage ernstig geluidgehinderden** binnen de 58 Lden (komt ruwweg overeen met de 35 Ke-contour), **niet 25% maar 35%** bedraagt.

Omdat **negatieve gezondheidseffecten** optreden binnen de **45 dB Lden-contour** (komt overeen met 20 Ke-contour), adviseert de WHO dringend om geluidbelasting te beperken tot 45 dB Lden.

Het RIVM^{30 31} en de GGD's³² hebben deze conclusies omarmd.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een doorwerking van de WHO-richtlijnen en de daarop gebaseerde RIVM-rapportages gemaakt.³³ De dosis-effectrelaties uit het WHO-rapport worden daarin niet miskend. Minister en Staatssecretaris concluderen: “[het is] belangrijk om verder in te zetten op vermindering van de negatieve gezondheidseffecten door geluid, zoals geadviseerd door het RIVM”. En: “In de Luchtvaartnota 2020-20503 en opnieuw in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 20224 is aangekondigd dat de negatieve gezondheidseffecten van vliegverkeer moeten afnemen en dat een nieuw stelsel wordt ontwikkeld dat dit mogelijk moet maken.” Dit moet leiden: tot **minder ernstig gehinderden**, zowel **binnen als buiten de 48 dB Lden-contour**.

NB: De 48 dB Lden-contour ligt **10 dB** onder de 58 dB Lden-contour, welke overeen met de 35 Ke-contour. Een toename van **10 dB** wordt door omwonenden **ervaren als een verdubbeling** van het geluidniveau.

Maar zoals we weten gelden voor het militaire luchtvaartverkeer andere wettelijke normen. Het enige **wettelijke ankerpunt voor Defensie** is de **jaarlijkse geluidbelasting volgens de 35 Ke-contour**.

Conclusie

Het is volstrekt helder dat Defensie door vast te houden aan de Ke-systematiek, dit wespennest aan discussie over geluidbeleid en gezondheid op dit moment tracht te vermijden.

Tegen die achtergrond is het heel cynisch dat Defensie, als reactie op het Advies van de Commissie MER en de zienswijzen, aangeeft meer aandacht te willen schenken aan de relatie geluid en gezondheid.

Defensie houdt immers vast aan de wettelijk vastliggende geluidsnormen en dat is de jaarlijkse belasting volgens de 35 Ke-contour.

Tegen die achtergrond is het krokodillentranen huilen als Defensie: “vindt dat er meer inzicht moet komen in de gezondheidseffecten van het vliegen met de F35”.³⁴ Daartoe wil Defensie meedoen aan de verhoogde steekproef van GGD monitor en overweegt het om een gezondheids(belevings-) onderzoek voor militaire luchthavens op te zetten dat vanaf 2025 kan gaan lopen.

²⁹ WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region. 2018

³⁰ Welkers e.a. (2020) RIVM Rapport 0219. Analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol.

³¹ Kempen, E. van (2020) RIVM Rapport 0148. Nieuwe gezondheidkundige richtlijnen voor omgevingsgeluid Nadere gezondheidkundige analyses.

³² Slob e.a. (2019) Rapport 0177. GGD-richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid.

³³ Min. I&W, IENW/BSK-2023/26976. Doorwerking WHO-richtlijnen geluid.

³⁴ Nota van Antwoord 2024, o.a. p. 148

Aandacht voor piekgeluid !

Naast diepgravend onderzoek binnen het planMER naar de gezondheidseffecten van militair luchtvaartgeluid, dringt de Commissie MER aan op het uitvoeren van een analyse van te verwachten piekgeluiden.³⁵

In het Advies dat de Commissie MER in 2019 heeft uitgebracht over het toenmalig NRD voor de Generaal Best-kazerne/militaire luchthaven De Peel, is de Commissie daar nog veel uitvoeriger op in gegaan:

de Commissie wijst op de grote variatie in **maximale geluidspieken**, de zorgen van omwonenden, hetgeen in veel zienswijzen tot uitdrukking is gekomen. **“Geef ook aan in hoeverre hieraan grenzen worden gesteld en hoe die worden gehandhaafd”.**

Ook in de huidige zienswijzen op het actuele NRD zijn er veel indieners die hierop wijzen. Of zoals dat in één zienswijze wordt verwoord: “Indieners vragen om daarbij nadrukkelijk niet alleen de geluidszone [35 Ke-contour] te betrekken, maar **ook goed te kijken naar het piekgeluid** (LaMax/SEL). Dit piekgeluid heeft een directe relatie met de ervaren overlast.”³⁶

Dit is tegen het zere been van Defensie.

Defensie weet dat de **F-35 zowel bij de start als landing een geluidspiek produceert die ervaren wordt als een verdubbeling van het geluidsniveau ten opzichte van de F16**. De geluidspiek bij de start ligt ca. 10 dB(A) hoger dan bij de landing.³⁷

Nu worden met **regelmaat geluidspieken van 110 dB(A) of zelfs 115 dB(A)** genoteerd. En dat komt overeen met hetgeen de US Air Force in haar Milieu Impact Verklaring (EIM) hanteert.³⁸

Table C-1. Representative Instantaneous Maximum Sound Levels (L _{max})*							
Aircraft (engine type)	Power Setting	Power Unit	L _{max} (in dBA) At Varying Altitudes (In Feet)				
			500	1,000	2,000	5,000	10,000
Takeoff/Departure Operations							
A-10A	6200	NF	100	92	82	68	58
B-1 ¹	97.5%	RPM	127	118	110	98	89
F-4C	98%	RPM	116	108	100	87	76
F-15 (P220)	90%	NC	111	104	97	85	75
F-16 (P229)	93%	NC	114	106	98	86	76
F-22	100%	ETR	120	112	105	93	83
F-35A	100%	ETR	124	115	106	94	83

Maar **normering van het piekgeluid van de F-35 door dit te begrenzen** en te handhaven is **bij monde van Defensie onacceptabel**, omdat dit de ‘operationele inzetbaarheid’ van de F35 inperkt en dat wordt als onmogelijkheid gezien.

Gelet op het feit dat **structurele geluidspieken** (industrieel, transport) in Nederland wettelijk begrensd zijn op **47 dB(A)**, betekent dit een onaanvaardbaar gezondheidsrisico voor omwonenden. En dat wordt miskent door Defensie.

³⁵ Ibid, p. 15.

³⁶ Nota van Antwoord 2024, p. 148.

³⁷ Final US Air Force F-35A Operational basing Environmental Impact Statement. Volume II Appendices. Appendice C Noise modeling, p. C-5

³⁸ Final US Air Force F-35A Operational basing Environmental Impact Statement. Volume II Appendices. Appendice C Noise modeling, p. C-5

Par. 4 Juridische borging – indicatieve geluidscontour De Peel

De Werkgroep De Peel ZlvC heeft in haar Zienswijze aangetoond dat de **indicatieve geluidsruimte** voor De Peel, daterend uit 1978, volgens de Raad van State op oneigenlijke (en dus **niet** legitieme) gronden is opgenomen in het SMT-1.

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 1960³⁹ - 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.

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

De Raad van State concludeerde in 2009⁴⁰ -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).

³⁹ Aanwijzing militaire luchthaven De Peel (besluit van de minister van Defensie van 25 maart 1960 nr. 219386/H)

⁴⁰ Raad van State, 200800689/1/R1, 5 aug. 2009. Uitspraak in het geding inzake aanwijzing en geluidszonering rond het luchtvaartterrein Eindhoven.

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 2000.⁴¹

De Tweede Kamer is daarover in kennis gesteld⁴² (zie hieronder).

324

*Welke militaire vliegvelden hebben **nog geen vastgestelde geluidzones** en wat is hier de oorzaak van? Wanneer zal het vaststellen van deze geluidzones 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**.

Voor De Peel is geen MER uitgevoerd, en is het ook niet tot een Luchtvaartbesluit gekomen.

Bij gevolg heeft de **opname van de geluidscontour en beperkingengebied** in het SMT-1, SMT-2, gemeentelijke bestemmingsplannen en evt. Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL), **geen legitieme basis** en is dus **niet juridisch geborgd**.

Het is dus NIET WAAR dat Defensie in de Nota van Antwoord, als reactie op Zienswijzen, herhaaldelijk blijft betogen dat de contouren juridisch geborgd zijn.

Het is een Trumpiaanse aanpak om je ongelijk als waarheid te blijven verkondigen !!

⁴¹ ABRvS, 25-01-2000, nr. E01980230, nr. E01980231

⁴² Vergaderjaar 1999–2000, kamerstuk 26 900, nr. 5, p. 93

Bijlage 1 – Vereisten voor een Passende Beoordeling (Raad van State)

- Uit de passende beoordeling moet de wetenschappelijke zekerheid zijn verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het betreffende Natura 2000-gebied niet zal aantasten. Deze wetenschappelijke zekerheid is er wanneer uit volledige, nauwkeurige en definitieve constatering en conclusies elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van het plan of project voor het betrokken beschermde gebied zijn wegnomen;
- Het onderzoek moet omwille hiervan logischerwijs voldoende op het concrete plan of project zijn toegespitst;
- De positieve gevolgen van instandhoudings- en passende maatregelen (maatregelen die op grond van artikel 6, lid 1 en 2, Habitatrichtlijn nodig zijn voor het behoud of herstel van de gunstige staat van instandhouding) mogen in beginsel niet worden betrokken in een passende beoordeling ter mitigatie van eventuele schadelijke gevolgen van een plan of project. De positieve gevolgen van deze maatregelen kunnen wel worden betrokken bij de beoordeling van de staat van instandhouding van een habitat of soort waaraan de effecten van een plan of project worden getoetst;
- Hetzelfde geldt voor de positieve gevolgen van autonome ontwikkelingen, zoals het schoner worden van het verkeer op de weg. Deze mogen wel in de passende beoordeling worden betrokken om de staat van instandhouding te beoordelen, maar niet ter mitigatie van eventuele schadelijke gevolgen;
- Positieve gevolgen van mitigerende maatregelen (in de zin van artikel 6, lid 3, Habitatrichtlijn) en van autonome maatregelen mogen in de passende beoordeling worden betrokken als de verwachte voordelen van die maatregelen ten tijde van de passende beoordeling vaststaan. In de regel staan verwachte voordelen niet vast als de maatregelen ten tijde van de passende beoordeling nog niet volledig ten uitvoer zijn gelegd en de verwachte voordelen afhankelijk zijn van een ontwikkeling of reactie in de natuur, het ecologisch systeem of van een diersoort, zoals de aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande habitattypen, leefgebieden of foerageergebieden;
- Bij (technische) beschermingsmaatregelen die functioneel verbonden zijn aan de uitvoering van het plan of project (zoals een stilstandvoorziening of een geluidscherm), is het geen vereiste dat deze ten tijde van de passende beoordeling al volledig ten uitvoer zijn gelegd. Wel moeten de verwachte voordelen daarvan vaststaan om ze te kunnen betrekken in de passende beoordeling;
- Enkel de positieve effecten van mitigerende maatregelen, die niet óók nodig zijn voor het behalen van een gunstige staat van instandhouding van het Natura 2000-gebied als bedoeld in de artikelen 6, lid 1 en 2 Habitatrichtlijn, mogen in de passende beoordeling worden betrokken als mitigerende maatregel.

Bijlage 2 Onderbouwing Aerius-calculatie

Zoals aangegeven in par. 2 – Milieu en Stikstof – casus De Peel, is voor de Aerius-calculatie gebruik gemaakt van lucht- en grondgebonden bronnen.

De luchtgebonden bronnen bestaan uit:

- warm draaien, resp. afkoelen in combinatie met taxieën op de basis
- opstijgen
- landen

We zijn voor de calculatie uitgegaan van 2300 sorties. Dat omvat de zgn. LTO = landing, take-off) en de oefenvlucht zelf.

Conform eerdere opgave van Defensie (NRD 2019) gaan we uit van een verhouding van 60% take-off Westwaarts en 40% Oostwaarts.

In overeenstemming met de richtlijnen van de USAF⁴³ worden gerekend met emissies binnen de zogenaamde mengzone, dat wil zeggen tot een vluchthoogte van 3000 voet. Dat komt overeen met 914 m. Boven de mengzone worden emissies niet meegerekend, vanwege de hoge mate van diffusie en het niet kunnen herleiden van emissies tot bronnen. Dat wordt weergegeven in de onderstaande afbeelding.⁴⁴ Maar het spreekt voor zich dat de totale emissie een veelvoud bedraagt van de emissie tijdens de LTO-cyclus.

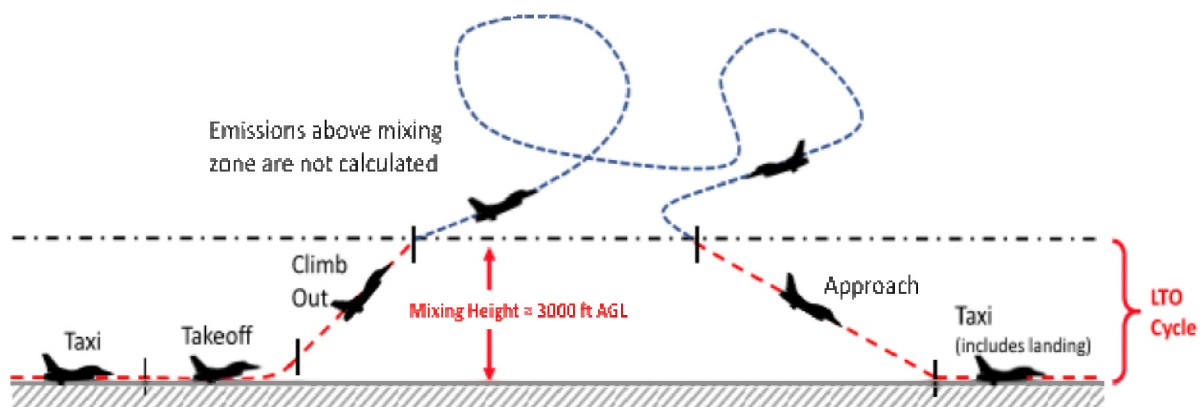


Figure 2-1. LTO Cycle

In een Environmental Impact Statement (EIS) dat de US Air Force heeft gepubliceerd in 2020 voor haar Air National Guard⁴⁵ worden de emissies weergegeven voor elke LTO-fase.

Op grond daarvan kan door toepassen van het aantal sorties of LTO's bepaald worden wat de emissies zijn van de F-35. Niet alleen voor stikstofoxide (NO_x), maar ook voor andere stoffen (waaronder CO₂ en fijnstof).

Hier ligt de focus op stikstofoxide, om daarmee de juiste invoerdata voor de Aerius-calculatie te krijgen.

⁴³ Air Force Civil Engineer Center Compliance Technical Support Branch (2021) - AIR EMISSIONS GUIDE FOR AIR FORCE MOBILE SOURCES METHODS FOR ESTIMATING EMISSIONS OF AIR POLLUTANTS FOR MOBILE SOURCES AT UNITED STATES AIR FORCE INSTALLATIONS

⁴⁴ Ibid, p. 16.

⁴⁵ UNITED STATES AIR FORCE F-35A OPERATIONAL BEDDOWN AIR NATIONAL GUARD ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT. Final (2020). Vol. II, Appendices, Appendice C Air Quality, 115 FW (Fighter Wing), TAB E. F-35 EMISSION CALCULATIONS - Truax Field, tab. 2 Operations for F-35A, p. 458

In de onderstaande tabel worden de LTO-stappen met hun emissies weergegeven.

De emissies zijn (conform het Amerikaanse EIS) eerst uitgedrukt in pounds (lb) en daarna -laatste kolom) omgerekend naar kg. De totale NOx-emissie van de luchtgebonden operaties bedraagt voor 2300 sorties dus ca. 13,9 ton.

Table E - Operations for F-35A			Emissions in lb per operation (LTO)									
			VOC's	CO	Nox	SO2	PM10	PM2.5	CO2		Nox - kg	
Idle/taxi out		2300	0	0,14	0,35	0,08	0	0	121,81		365,1419	
AB departure		0	0,13	11,88	8,6	1,85	0,86	0,86	2791		0	
MIL departure		2300	0	0,17	7,72	0,78	0,05	0,05	1176		8053,987	
Straight in arrival		2300	0,01	0,51	4,42	0,98	0,05	0,05	1479		4611,22	
Warrior arrival		0	0,01	0,41	3,09	0,75	0,04	0,04	1126		0	
Pitch Out arrival 1		0	0,02	0,63	5,67	1,26	0,07	0,06	1909		0	
Pitch Out arrival 2		0	0,02	0,62	5,45	1,22	0,06	0,06	1844		0	
Pitch Out arrival 3		0	0	0,05	0,55	0,11	0,01	0,01	167		0	
VFR Closed touch and go's		460	0	0,17	2,99	0,46	0,03	0,03	700		623,871	
Idle/taxi in		2300	0	0,15	0,23	0,07	0	0	99		239,9504	
Hot refuel		0	0	0,04	0	0	0	0	7			
										Totaal	13894,17	

We hebben de volgende aannames gedaan:

- gebruik van de naverbrander (AB departure) vindt niet plaats
- landing kan in veel varianten plaatsvinden, maar hier is uitgegaan van een vluchtprofiel met landing in een rechte lijn (althans binnen de mengzone), omdat dit de minste geluidhinder en de laagste emissie geeft.
- op grond van de praktijk (Leeuwarden) is bij 20% van de landingen wel een zogenaamde circuit-vlucht (VFR closed touch and go's) opgenomen. Defensie hecht aan het vliegen van circuits in verband met trainingsvaardigheid.

Voor de invoer in Aerius is gerekend met een totale vluchtlengte (rechte lijn) van gemiddeld 5 km voor **opstijgen en uitklimmen** binnen de mengzone. Daarna bevindt het toestel zich boven de mengzone. Voor de invoer in Aerius is uitgegaan van een gemiddelde vluchthoogte van 457m. Voor het **landen** wordt uitgegaan van een vluchtlengte (rechte lijn) van 8 km tot de startbaan. Voor Aerius is uitgegaan van een gemiddelde vluchthoogte op 300m.

Voor de grondgebonden emissies is gebruik gemaakt van een rapport rond Stikstofdepositie voor de vliegbasis Leeuwarden.⁴⁶

Daarin zijn emissies weergegeven voor de volgende bronnen:

- verkeer
- verwarming (gebouwen)
- proefdraaien in- en voor shelters
- gebruik van ground-support-equipment (GSE)

De onderstaande tabel (ontleend aan het rapport, p. 13⁴⁷) laat een beoogde situatie zien, die de berekende stikstofemissie voor het vliegen met de F35 laat zien.

⁴⁶ NLR (2021) Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden.

⁴⁷ Ibid, p. 13.

Tabel 3: Emissies in kg/jaar voor de grondbronnen in de referentie situatie en beoogde situatie

Grondbronnen	Referentie		Beoogd	
	NOx	NH3	NOx	NH3
Verwarming gebouwen	1.890	-	1.346	-
Wegverkeer op de luchthaven	2.170	40	1.695	32
Verkeersaantrekkende werking	-	-	228	5
Proefdraaien in en voor shelters	2.273	-	1.913	-
Support equipment (platformverkeer)	804	-	757	-
Proefdraaien heli's	434	-	7	-
Proefdraaien F16 in Testcell	72.531	-	—	-
Totaal	80.102	40	5.946	37

Op Leeuwarden zijn 15 F35's gestationeerd. We hebben een omrekening naar 12 toestellen gedaan, in geval van een stationering voor 2300 sorties.

Op een bestaande basis (De Peel is momenteel een landmachtbasis met bestaande gebouwen), is uitgegaan van een beperkte toename in stikstof-emissie (700 kg).

Dat leidt voor De Peel (2300 sorties) tot een berekende toename in de totale emissie van 4374 kg stikstofoxide. Met het oog op Aerius zijn dit merendeels geen puntbronnen, maar emissies die binnen het luchtvaartterrein op beperkte hoogte (aangehouden is 15m) plaatsvinden.

