
Onderwerp Zienswijze gemeente Venray op de NRD van het Ministerie van Defensie

| | | | |
|------------------------|-----------------|---------------------------|--------------------------------|
| Zaaknummer | | Teammanager | Dorien van der Giessen |
| B & W datum | 6 februari 2024 | Afdeling/Team | Concern |
| Naam steller | Jerome Beijers | Portefeuillehouder | M.C. Uitdehaag, W. de Schryver |

Besproken met portefeuillehouder

Ja, met M.C. Uitdehaag en W. de Schryver op 29 januari 2024

Openbaarheid

Ja, na het informeren van betrokkenen.

Bevoegd orgaan

B en W

Ter kennisname aanbieden aan Raad

ADVIES

1. De zienswijze van gemeente Venray op de NRD, die met 13 regiogemeenten is afgestemd, vast te stellen en in te dienen bij het Ministerie van Defensie.
2. De Raad te informeren over de zienswijze en toekomstige inspraakmomenten in het proces Nationaal Programma Ruimte voor Defensie via een Raadsinformatiebrief.

Inleiding

Defensie heeft het proces van heropening vliegbasis De Peel, dat in 2019 begon, afgesloten. Zij zijn gestart met het uitvoeren van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD). Dit programma bevat alle ruimtebehoeften van het Ministerie van Defensie. Op 18 december 2023 publiceerde Defensie hiervoor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Tot en met 12 februari 2024 kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen.

Defensie wil onderzoeken of vliegbasis De Peel een geschikte locatie is voor:

- Uitbreiding jachtvliegtuigcapaciteit F-35
- Aanleg zandlandingsbaan (dirtstrip) voor transportvliegtuig C-130

Daarnaast wil Defensie onderzoeken of het bestaande laagvlieggebied, ten zuiden van Venray, voor helikopters kan worden uitgebreid richting gemeenten Asten en Someren tot aan Eindhoven.

De 13 regiogemeenten rondom vliegbasis De Peel hebben afgesproken om samen een zienswijze op te stellen. De gezamenlijk opgestelde zienswijze dient als basis voor iedere afzonderlijke gemeente om hier lokale afwegingen aan toe te voegen. De gemeenten nemen elk afzonderlijk een besluit over de zienswijze en dienen die zelf in bij het Ministerie.

De zienswijze is verder afgestemd met het programma NOVEX de Peel, provincies Limburg en Noord-Brabant, de GGD's, gemeenten Eindhoven, Weert, Peel en Maas en Maashorst (Volkel) en meerdere actieve regionale werkgroepen.

Beoogd resultaat

Vorkomen dat de plannen van Defensie nadelige effecten hebben voor onze regio.

Argumenten

- 1.1 De NRD is onvolledig (zie inhoudelijke zienswijzen).
- 1.2 We benadrukken daarmee tegen een heropening van de vliegbasis te zijn en we houden zo alle juridische opties in het proces open.
- 1.3 We benutten de kans om onze belangen bij de plannen van Defensie aan te geven.
- 1.4 De zienswijzen geven inzicht in de technische omissies, onduidelijkheden en veronderstelde fouten in de notitie Reikwijdte en Detailniveau.
- 1.5 We kunnen op deze manier een aantal suggesties doen en vragen stellen aan Defensie.
- 2.1 De gemeenteraad blijft op de hoogte van de ontwikkelingen en inspraakmomenten rondom het proces van de heropening.

Kanttekeningen of risico's

geen

Communicatie

Met de bijgevoegde raadsinformatiebrief brengen we de gemeenteraad op de hoogte van de ingediende zienswijze en het proces.

Na het informeren van de gemeenteraad is de zienswijze openbaar.

Financiële gevolgen

Niet van toepassing

Vervolgtraject besluitvorming

Niet van toepassing

Evaluatie

Niet van toepassing

Bijlagen

1. Raadsinformatiebrief zienswijze gemeente Venray op de NRD van het Ministerie van Defensie
- 2.1 Zienswijze gemeente Venray op de NRD van het Ministerie van Defensie
- 2.2 Bijlage 1 Inhoudelijke zienswijze gemeente Venray
- 2.3 Bijlage 2 Advies GGD's inzake NRD Defensie

Naslagwerk

Niet van toepassing

Gemeenteraad
Raadhuisstraat 1
5801 MB VENRAY

Concern
Raadhuisstraat 1
Postbus 500, 5800 AM Venray
Telefoon (0478) 52 33 33
Telefax (0478) 52 32 22
E-mail gemeente@venray.nl
Internet www.venray.nl
KvK-nummer 14132389

IBAN NL20 BNGH 028 5028 383 (belastingen)
IBAN NL11 BNGH 028 5008 757 (algemeen)
BIC BNGHNL2G

| | | | |
|-------------|--|----------------|----------------|
| Datum | 6 februari 2024 | Behandeld door | Jerome Beijers |
| Ons kenmerk | | Datum uw brief | |
| Pagina | 1 van 3 | Uw kenmerk | |
| Onderwerp | Zienswijze gemeente Venray op de NRD van het Ministerie van Defensie | | |

Geachte raadsleden,

Na de zomer van 2023 kwam het proces naar heropening van vliegbasis De Peel tijdelijk stil te liggen. De reden was dat alle ruimtevragen van alle ministeries, dus naast defensie ook wonen, energie, natuur, landelijk gebied, economie enzovoort een plek gaan krijgen in het Nationaal Programma Ruimte van het Ministerie van BZK. Dat betekent dat het kabinet alle opgaven in het gebied De Peel op nationaal niveau in samenhang gaat bekijken en beoordelen. Omdat ook de veiligheidssituatie in de wereld de laatste jaren is veranderd, groeit Defensie. Defensie heeft daarom méér ruimte nodig in Nederland dan eerder gepland. Dat is reden geweest voor Defensie om opnieuw onderzoek te doen. Via deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de laatste stand van zaken.

Nieuwe plannen van Defensie in Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Defensie heeft nieuw onderzoek gedaan naar de toekomstige behoeften aan oefen- en verblijfruimten voor de krijgsmachten in Nederland. Deze behoeften, inclusief de locaties die daarvoor in beeld zijn, staan beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), die Defensie op 18 december 2023 publiceerde.

Impact op onze kwetsbare regio

Defensie gaat in onze regio drie ruimtebehoefte onderzoeken die invloed kunnen hebben op onze leefomgeving.

1) Jachtvliegtuigen op vliegbasis De Peel en mogelijk extra in Volkel en Eindhoven

Dit onderdeel is voor de gemeente Venray het meest relevant. Defensie heeft in de NRD aangegeven extra ruimte nodig te hebben voor 2300 sorties van de F35. Een sortie is het opstijgen en landen van één vliegtuig. Hiervoor onderzoekt Defensie verschillende locaties, waaronder vliegbasis De Peel. Vliegbases Volkel en Eindhoven zijn ook in beeld voor extra sorties bovenop het huidige aantal.

2) Aanleg zandlandingsbaan

Vliegbasis De Peel is als alternatieve locatie in beeld voor de aanleg van een zandlandingsbaan voor het opstijgen en landen van het transportvliegtuig C-130 (Hercules). Vanaf 2026 wordt dit transportvliegtuig vervangen door de C-390M. Met prioriteit kijkt Defensie voor deze behoefte naar vliegveld Deelen (Veluwe).

3) Uitbreiding laagvlieggebieden voor helikopters

Onze regio is, samen met andere gebieden, in beeld als laagvlieggebied voor helikopters. De beoogde locatie ligt westelijk, aansluitend aan het huidige laagvlieggebied ten zuiden van Venray en richting Asten / Eindhoven.

Zorgen van het college over de cumulatie van effecten

De uitbreiding van het aantal sorties van jachtvliegtuigen dat voorzien is op vliegbasis De Peel, baart het college de grootste zorgen. Defensie heeft enkel gekeken naar bestaande Defensie-locaties als mogelijk alternatief voor vliegbasis De Peel. Als de heropening van vliegbasis De Peel niet doorgaat, bestaat de kans dat de jachtvliegtuigen vaker gaan vliegen vanaf Volkel of Eindhoven. Ook dit heeft een effect op de leefomgeving in onze regio. We maken ons zorgen over de cumulatie van effecten die dit met zich meebrengt.

Het standpunt van de gemeenteraad

Uw raad heeft zich in 2019 uitgesproken tegen heropening van vliegbasis De Peel.

In overeenstemming met dit standpunt heeft het College van Burgemeester en Wethouders een zienswijze ingediend tegen de NRD.

U vindt de zienswijze als bijlage bij deze brief. De zienswijze bestaat uit drie delen.

1. Een algemeen gedeelte, waarin we de belangrijkste overwegingen en vragen hebben verwoord.
2. Een inhoudelijke gedeelte waarin we gedetailleerd ingaan op vragen die wij hebben over de uitvoering van de planMER.
3. Een inhoudelijk gedeelte waarin de GGD's een zienswijze hebben geformuleerd op het gebied van gezondheid.

Zienswijze namens 13 gemeenten: inzicht in cumulatie van effecten in de regio

De zienswijze brengt de belangen van de inwoners en ondernemers van de gemeente Venray én de regio onder de aandacht bij het Ministerie van Defensie. De zienswijze is afgestemd met de 13 regiogemeenten, met het programma NOVEX de Peel, provincies Limburg en Noord-Brabant, de GGD's en gemeenten Eindhoven, Weert, Peel en Maas en Maashorst (Volkel) en meerdere actieve regionale werkgroepen. Zo is een goed inzicht verkregen in de brede ruimtebehoefte van Defensie en de cumulatie van effecten in de regio.

De afspraak is dat iedere betrokken gemeente zelf de zienswijze indient. Zo is er ruimte voor lokale afwegingen.

Communicatie over de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen

Iedereen is in de gelegenheid om tot en met 12 februari zienswijzen op de NRD in te dienen. Om dit kenbaar te maken, hebben we inwoners, betrokken werkgroepen, belangstellenden en regiogemeenten hierover actief geïnformeerd.

Vervolgproces

De zienswijzetermijn voor de NRD eindigt op 12 februari 2024. Daarna verwerkt Defensie alle ingekomen zienswijzen en volgt er een *Nota van Antwoord*. De verwachting is dat Defensie deze nota in april 2024 publiceert. Wij verwachten hierin een reactie van Defensie op onze ingediende zienswijze. De ingekomen zienswijzen neemt Defensie mee in het opstellen van het *Milieueffectrapport (MER)*. Daarna bepaalt Defensie haar voorkeurslocaties. Deze komen in het *Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD)*. Een nieuw kabinet neemt uiteindelijk een besluit over het NPRD en de locaties die Defensie daarvoor mag gebruiken. Daarna volgt een verdere procedure richting een luchtvaartbesluit. Wij informeren u als duidelijk is hoe Defensie met onze zienswijze is omgegaan. Ook blijven wij u informeren over het verdere verloop van het proces.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de burgemeester,

de secretaris,

M.C. Uitdehaag

E.G.J. Voorn

Ministerie van Defensie
Directie Materieel, Vastgoed, Leefomgeving en Duurzaamheid
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

Concern
Raadhuisstraat 1
Postbus 500, 5800 AM Venray
Telefoon (0478) 52 33 33
Telefax (0478) 52 32 22
E-mail gemeente@venray.nl
Internet www.venray.nl
KvK-nummer 14132389
IBAN NL20 BNGH 028 5028 383 (belastingen)
IBAN NL11 BNGH 028 5008 757 (algemeen)
BIC BNGHNL2G

| | | | |
|-------------|--|----------------|----------------|
| Datum | 6 februari 2024 | Behandeld door | Jerome Beijers |
| Ons kenmerk | | Datum uw brief | |
| Pagina | 1 van 8 | Uw kenmerk | |
| Onderwerp | Zienswijze gemeente Venray op de NRD van het Ministerie van Defensie | | |

Geachte heer / mevrouw,

Op 18 december 2023 publiceerde uw ministerie de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de toekomstige ruimtevragen van Defensie in Nederland. Defensie geeft in deze notitie aan ook plannen te hebben voor regio De Peel, op de grens van Noord-Brabant en Limburg. Uw ministerie wil in de toekomst vliegbasis De Peel, na ruim 30 jaar, weer heropenen om er F35 jachtvliegtuigen te laten opstijgen en landen. Ook zijn er plannen om een zandlandingsbaan op deze nu nog slapende vliegbasis aan te leggen voor het laten opstijgen en landen van transportvliegtuigen. En tot slot wil Defensie het laagvlieggebied voor helikopters in deze regio uitbreiden.

De impact van deze plannen voor de kwetsbare Peelregio is enorm

Dertien gemeenten in deze regio maken zich ernstige zorgen over onder meer de leefbaarheid en gezondheid voor hun inwoners als deze plannen van Defensie doorgaan. Daarom zien wij ons genoodzaakt om een uitgebreide zienswijze in te dienen op de gepubliceerde NRD. Wij hebben als regio ervoor gekozen om gezamenlijk onze zienswijzen af te stemmen. Elke gemeente afzonderlijk dient deze bij u in. Zo kan er per gemeente een juiste nuancering gemaakt worden. Bij de voorbereiding van deze zienswijzen is ook afstemming geweest met de provincies Limburg en Noord-Brabant, de betrokken GGD's, NOVEX de Peel, en gemeenten Eindhoven, Weert, Peel en Maas en Maashorst.

De ruimteclaims die u vraagt, passen niet in onze regio

Voor onze regio zijn de volgende ruimteclaims van Defensie relevant:

- De heropening van vliegbasis De Peel voor jachtvliegtuigen;
- De mogelijke uitbreiding van het aantal sorties van jachtvliegtuigen op de vliegbases Volkel en Eindhoven;
- Het aanleggen en in gebruik nemen van een zogenaamde Dirtstrip voor transportvliegtuigen;
- De uitbreiding van het bestaande laagvlieggebied in onze regio.

Door bijvoorbeeld het heropenen van vliegbasis De Peel, is de realisatie van de opgaven van NOVEX de Peel onmogelijk. Heropenen van de vliegbasis is daarom al geen passende en wenselijke ontwikkeling. Hierna leest u onze uitgebreide zienswijze op de NRD. Onze zienswijze bevat 2 bijlagen. Bijlage 1 is een groslijst met inhoudelijke en redactionele opmerkingen. In bijlage 2 treft u onze zienswijze op het thema gezondheid aan. Hierbij nemen wij het ontvangen advies van de GGD's inzake NRD Defensie over.

Algemeen

Wij benadrukken dat we de behoefte en noodzaak om de krijgsmacht te versterken en paraat te hebben voor het bewaken van de nationale en internationale veiligheid begrijpen en steunen. Wel maken wij ons zorgen over de concentratie van ruimteclaims in onze regio. Zowel vanuit Defensie als ook vanuit andere ministeries.

Wij willen u meegeven dat Zuid-Nederland -en daarmee expliciet ook het gebied nabij de Peel- door de activiteiten van Defensie nu al onevenredig zwaar wordt belast. Bij de invulling van uw ruimtebehoeften is het belangrijk om te zorgen voor een evenwichtigere verdeling van Defensieactiviteiten over geheel Nederland.

Zorg voor voldoende diepgang van het MER

Het planMER moet de diepgang hebben die past bij de zwaarte van het te nemen Kabinetsbesluit over allocatie van onder andere jachtvliegtuigcapaciteit. Het detailniveau dat het NRD voorstelt vinden wij daarvoor niet geschikt. De voorgestelde aanpak geeft onvoldoende inzicht om een gedegen integrale afweging te kunnen maken. De in de NRD voorgestelde beoordelingssystematiek vinden wij onvoldoende transparant. Onduidelijk is hoe wegingen plaatsvinden, welke zwaarte wordt toegekend aan elk van de beoordelingscriteria en bovenal welke wegingsfactoren hieraan ten grondslag liggen. We verzoeken u om dit beter uit te denken en te beschrijven.

De impact van de beoogde uitbreiding van jachtvliegtuigen op de leefomgeving is dermate groot dat wij niet kunnen voorstellen dat dit gaat passen op één alternatieve locatie, naast de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Wij adviseren u daarom tenminste twee alternatieve locaties als voorkeursalternatief aan te wijzen. Wij adviseren u andermaal om bij het afwegingsproces voor de alternatieve locaties het instrument Kosteneffectiviteitsanalyse (KEA) te gebruiken.

De gehanteerde onderzoeksstrategie en het detailniveau zijn te summier van opzet en een toelichting op de onderbouwing van keuzes ontbreekt. De criteria uit de Europese MER-richtlijn en de eerder uitgebrachte adviezen vanuit de Commissie m.e.r. moeten leidend zijn in de onderzoeksstrategie voor de planMER. Dat betekent dat de planMER alle relevante luchtemissies en alle vormen van overlast en hinder moet beschouwen, waarbij ook de impact op natuurwaarden en de impact op het gebied van externe veiligheid en gezondheid zijn meegenomen.

Een groot aantal gemeenten en provincies hebben het Schone Luchtakkoord onderschreven, waarin een doelstelling wordt neergelegd om op termijn te voldoen aan de WHO adviesnormen. Ook de Tweede Kamer heeft op 8 oktober 2021 een motie hierover aangenomen waarin is opgeroepen om inzichtelijk te maken wat ervoor nodig is om hieraan te gaan voldoen. Wij verzoeken u om in de PlanMER onderzoek uit te laten voeren naar hoe u als Defensie gaat voldoen aan deze WHO adviesnormen.

Wij missen daarnaast de noodzakelijke diepgang in het onderzoek naar de gezondheidseffecten van de Defensieplannen. Wij verzoeken u om een nadere uitwerking te maken aan de hand van de door de GGD's uitgebrachte adviezen die u aantreft in bijlage 2. In uw voorstel voor de beoordeling van de gezondheidseffecten missen wij de integrale focus op gezondheid en gezondheidsbeleving die ook de Commissie m.e.r. adviseert. Er is sprake van cumulatie van effecten van met name geluid,

maar ook fijnstof, door het samenvallen van tal van activiteiten. De stapeling van activiteiten bestaat uit de heropening van de vliegbasis met een intensivering van de aanvliegroutes, een uitbreiding van het bestaande laagvlieggebied in de regio, in combinatie met bestaande activiteiten zoals nabijgelegen nationale en buitenlandse vliegvelden, het racecircuit en de omliggende agrarische en industriële bedrijvigheid. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de specifieke geluidskarakteristieke kenmerken van de F-35 ten opzichte van de F-16. Een brede en integrale benadering, essentieel om een goede effectanalyse te kunnen maken, ontbreekt in de NRD.

De beoordeling van gezondheidseffecten die u in de NRD voorstelt, is beperkt en gericht op afzonderlijke thema's, terwijl hier ook cumulatieve aspecten een rol spelen. Een bredere / integrale beoordeling, waarbij een instrument als de Milieugezondheidsrisicoindicator ingezet wordt, is noodzakelijk.

Wij missen ook diepgang in de voorgestelde onderzoeks aanpak naar de mogelijke gevolgen voor de zeer actieve agrarische sector, de recreatie- en toerismebranche, de natuur (waaronder Nationale Parken en Natura 2000-gebieden) en de regionaal sterk in ontwikkeling zijnde hippische branche. Wij verzoeken u om per sector in beeld te brengen wat het effect is op zowel de bedrijfsvoeringsaspecten als het effect op (dieren)welzijn.

Beschouw alle alternatieven volwaardig

Het is belangrijk om alle gepresenteerde alternatieven volwaardig te onderzoeken. Dat houdt volgens ons in dat in het planMER proces geen selectie op grond van bedrijfsvoeringstechnische of politieke redenen mag plaatsvinden, of dat er tijdens het proces alternatieven afvallen vanwege praktische of politieke redenen.

Zoekgebied / te beschouwen alternatieven

De NRD hanteert als zoekgebied voor jachtvliegtuigen locaties die in eigendom zijn van Defensie. In Nederland zijn er echter potentiële gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid dan de Peel-regio, een lagere belasting voor flora en fauna en goede logistieke toegankelijkheid. Dit maakt dat die locaties daardoor beter geschikt kunnen zijn voor de vestiging van vliegbases voor jachtvliegtuigen. Ook kan dit leiden tot een evenwichtigere verdeling van lasten en hinder over Nederland. Zoals bekend zijn de huidige vliegbases immers overwegend in het zuiden van Nederland gepositioneerd en het oefengebied voor jachtvliegtuigen ten noorden van Nederland. Door concentratie van de vliegbases in het zuiden, vliegen jachtvliegtuigen van zuid naar noord en terug om in het noorden te oefenen. Het gevolg daarvan is meer overlast voor de tussenliggende gebieden. Wij vragen u dit aspect mee te nemen in de planMER.

Wij verzoeken u daarom om de scope van de planMER zodanig te verruimen dat nieuwe en bestaande locaties, waar Defensie geen eigendomsposities heeft, in de planMER onderzocht en beschouwd kunnen worden. Voor nieuwe locaties adviseren wij u hierbij te werken met het principe van "zoekgebieden". Voor bestaande locaties verzoeken wij u om in ieder geval de vliegvelden Eelde, Twente en Lelystad in de planMER te onderzoeken en te beschouwen.

Als regio zijn wij goed verbonden met DGLC en de lopende en mogelijke toekomstige ontwikkelingen en ondersteunen deze van harte. De huidige Luitenant-Generaal Bestkazerne ondergaat een duidelijke groei. Dit brengt met zich mee dat op het kazerneterrein diverse fysieke ontwikkelingen plaatsvinden. Ook zien wij dat in de toekomst DGLC zich verder zal door ontwikkelen. Deze ontwikkelingen gaan mogelijk conflicteren met vliegactiviteiten zoals u die nu wilt onderzoeken.

Ook zien wij op de kazerne mogelijkheden om de ruimte voor de landmacht verder uit te breiden. Hierbij denken wij aan het positioneren van het oefendorp zoals opgenomen in de NRD. Wij adviseren en verzoeken u om deze optie mee te nemen in de te beschouwen alternatieven voor deze activiteit. Wij verzoeken u om de toekomstige ontwikkelingen op het kazerneterrein mee te nemen bij uw onderzoeken.

Stikstofdepositie

Wij zijn van mening dat locatie De Peel -gezien de feitelijke referentiesituatie van de nabijgelegen Natura 2000 gebieden- niet als een bestaande maar als een nieuwe locatie behoort te worden beschouwd. Op een afstand van minder dan één kilometer ligt natuurgebied "De Bult" en in de directe nabijheid ook natuurgebied Deurnsche Peel & Mariapeel. Deze gebieden zijn op basis van de Vogelrichtlijn op 10 juni 1994 aanwezen als Natura 2000 gebied. Omdat voor de locatie vliegbasis De Peel niet eerder een natuurtoestemming is verleend, geldt deze datum als de referentiesituatie. Uit de vaste jurisprudentielijn van de Raad van State volgt dat intern salderen alleen kan op basis van activiteiten als deze sinds de referentiesituatie ter plekke gebezigd zijn. Als na 10 juni 1994 vergunde activiteiten zijn ingetrokken, kan hiermee niet intern worden gesaldeerd.

Vliegbasis De Peel is sinds 1994 niet meer in gebruik als militaire luchthaven en is in 2012 definitief als vliegbasis gedeactiveerd en omgedoopt naar Luitenant-generaal Bestkazerne. Het gebruiken van de stikstofemissie van activiteiten van na de referentiedatum als interne salderingsmaatregel is juridisch onzeker. Deze twijfel over de referentiesituatie is ontstaan omdat Defensie zich baseert op een haalbaarheidsonderzoek van 20 september 2023 waarin naar onze mening de bestaande rechten vanaf de referentiesituatie juridisch onjuist zijn geïnterpreteerd. Omdat sprake is van onvoldoende rechten kan de Luitenant-generaal Bestkazerne niet meetellen als bestaand alternatief in de planMER-procedure.

Daarom vragen wij u om, naast het uitvoeren van een gedegen stikstofdepositieonderzoek, ook een onafhankelijke juridische toetsing van de referentiesituatie uit te voeren. Daarbij dient rekening gehouden te worden met alle in de regio gelegen Natura 2000-gebieden, ongeacht de afstand tot aan de te beoordelen vliegbasis.

Naast de impact van uw plannen op de stikstofdepositie, speelt natuurlijk ook de impact op de bredere thema's een rol, namelijk in relatie tot het verbeteren van de natuurkwaliteit, woningbouw, infrastructuur en bedrijfsontwikkeling.

Belangenafweging

Tijdens het planMER proces zal het ministerie van Defensie op enig moment een voorkeursalternatief kiezen. Het gevaar is daarbij dat het ministerie de integrale belangenafweging,

die wat ons betreft op Kabinetsniveau moet liggen, zelf doet tijdens het planMER proces. Wij hebben zorgen dat Defensie daarbij de militaire belangen anders weegt ten opzichte van bijvoorbeeld natuur en leefomgeving dan dat het Kabinet zou doen. Belangenafweging moet naar onze mening plaatsvinden via een Kabinetsbesluit in het kader van de Nota Ruimte. Het kan zijn dat daarbij militaire belangen zwaarder wegen dan andere belangen -dat is een politieke keuze- maar het mag niet al 'verkapt' plaatsvinden in het planMER met betrekking tot de NPRD.

De indruk bestaat dat in een voorstadium van deze NRD al locaties zijn beschouwd en zijn afgefallen. Deze indruk wordt versterkt door het feit dat de NRD alleen uitgaat van bestaande Defensielocaties. Wij verzoeken u om aan te geven welke selectie- en wegingscriteria hierbij zijn toegepast en wat de uiteindelijke resultaten en conclusies zijn geweest van deze beoordeling en beschouwing. We verwachten hierbij dat bij deze beschouwing ook maatschappelijke, economische en kosteneffecten zijn meegenomen en dat ook hiervan de resultaten nader worden onderbouwd.

De bredere ruimtebehoeften (landelijke en regionale ruimteclaims) zijn in het NRD niet gedefinieerd.

Defensie geeft in de NRD alleen de eigen ruimtebehoeften aan. Daarbij redeneert Defensie vanuit het eigen perspectief en zonder een integrale benadering tussen Defensieontwikkelingen en landelijke, regionale en lokale opgaven, plannen en projecten. Een goede onderbouwing van de ruimtebehoefte van Defensie per locatie en per activiteit ontbreekt. Hierdoor blijft het onduidelijk wat het toekomstperspectief is voor onze inwoners en ondernemers.

Uw ruimteclaims kunnen en mogen nadrukkelijk niet los worden gezien van alle andere ruimteclaims die de rijksoverheid in deze regio in het vooruitzicht heeft; in ons geval gaat het dan vooral ook om de transitie van het landelijk gebied (waaronder NOVEX de Peel), woningbouwopgave en energietransitie. Wij noemen hierbij nog specifiek het Limburgs Programma Landelijk Gebied en het Brabants Programma Landelijk Gebied. In deze beide programma's zijn vooral de Europese natuurherstelopgaven voor Natura 2000 opgenomen.

U wendt de huidige geopolitieke situatie aan om nu al een NPRD vast te stellen als uitwerking van de vigerende NOVI. Dit vinden wij niet getuigen van een zorgvuldige, toekomstgerichte en integraal afgewogen visie voor een evenwichtige verdeling van de (nationale) ruimtevragen. In de NRD wordt niet gekeken naar combinaties van verschillende locaties. Wij stellen voor dat er wel gekeken wordt naar een vorm van spreiding van het gebruik over verschillende locaties, zonder dat er wordt toegerekend naar de huidige maximale scenario's. We begrijpen dat er een ondergrens is van activiteiten in het kader van de bedrijfsvoering, maar dit is niet helder gemotiveerd. We verzoeken daarom om dit in de planMER nader te motiveren en onderbouwen door:

- Een heldere verkenning uit te voeren naar mogelijke nieuwe en bestaande locaties/zoekgebieden waarbij u transparante selectiecriteria gebruikt, waaronder een juridische onderbouwing.
- De integraliteit tussen verschillende opgaven vanuit het Rijk en Regio en lokaal in de planMER mee te nemen. Denk hierbij onder andere aan NOVEX de Peel, het Ontwikkelperspectief en de autonome groeibehoeftes van gemeenten. Wij verzoeken u deze te inventariseren op de thema's:

- Woningbouwbehoefte
 - Recreatie en toerisme
 - Economie (bedrijfsterreinen & werkgelegenheid)
 - Land- en tuinbouw, onder andere (melk)veehouderijen en paardenhouderijen, in het bijzonder het hippisch centrum in Noord Limburg.
 - Energietransitie
 - Water
 - Natuur
 - Cultuurhistorie, zoals de oprichting van het GEOPARK Peelrandbreuk waar gewerkt wordt aan een UNESCO-status voor dit gebied.
- De (integrale) afwegingscriteria tussen de verschillende thema's per locatie transparant en navolgbaar te maken.

Laagvlieggebieden

Ten aanzien van de 'laagvlieggebieden helikopters' wijst de NRD grote nieuwe gebieden aan en omschrijft dat voor een deel van de bestaande laagvlieggebieden het planologisch regime aangescherpt moet worden.

Wij hebben hierboven al aangegeven dat de planMER inzicht moet geven in wat de impact van de uitbreiding van het laagvlieggebied is. Daar willen wij graag naar verwijzen.

Ten aanzien van de aanscherping van het planologische regime voor laagvlieggebieden is het niet duidelijk welke consequenties een aangescherpt planologisch regime heeft. In het uitbreidingsvoorstel voor de laagvlieggebieden in Zuidoost Brabant zijn namelijk zowel grote energieprojecten als woningbouwprojecten (ook met relatief grote bouwhoogtes) voorzien. Deze energie- en woningbouwprojecten zijn essentieel voor de ontwikkeling van de regio. Deze projecten maken deel uit van de afspraken met het Rijk (woondeal, Regionale Energie Strategie). Het is in dat kader zeer relevant om exact te duiden waar deze aanscherping van het planologische regime dan op ziet.

Belang van participatie gedurende proces beter invullen

In het Participatieplan beschrijft u de ruimte die u wilt bieden voor formele en informele participatie. Wij constateren dat de ruimte die u biedt voor informele participatie (met name bedoeld voor inwoners/omwonenden/ondernemers) zich beperkt tot één digitale informatiebijeenkomst per provincie. Wij wijzen u erop dat deze vorm van informele participatie slechts kan leiden tot een zeer beperkt aantal reacties vanuit deze groepen. Daarmee voldoet u niet aan het door u beschreven doel van informele participatie. Participatie door inwoners en omwonenden is belangrijk. Om die reden vragen wij u meer ruimte te bieden voor informele participatie.

Wij hebben u mondeling verzocht om een langere reactietijd, aangezien wij de reacties van 13 gemeenten zoveel mogelijk willen verwerken tot een gezamenlijk reactie. Deze ruimte hebben we helaas niet gekregen. Vandaar dat we in de bijlage één een groslijst met een groot aantal inhoudelijke en redactionele opmerkingen hebben opgenomen die een aanvulling vormen op het bovenstaande. Deze inhoudelijke en redactionele opmerkingen zijn integraal onderdeel van onze

zienswijze. Ook hebben we een advies ontvangen van de twee betrokken GGD's. Ook dit advies maakt integraal onderdeel uit van onze zienswijze. Wij verwachten op beide bijlagen een inhoudelijke reactie in uw Nota van Antwoord.

Meer informatie

Wilt u meer informatie of een afspraak maken? Neem gerust contact op met Bart van Dijk, programmamanager vliegbasis De Peel, b.van.dijk@venray.nl of Telefonisch 06-13 14 27 06.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de burgemeester,

de secretaris,

M.C. Uitdehaag

E.G.J. Voorn

| Pagina | Tekst NRD | Zienswijze |
|--------|---|--|
| 5 | het maken van een afweging van de ruimtebehoefte voor Defensie ten opzichte van de andere opgaven en het borgen van het nieuwe ruimtegebruik van Defensie staat centraal in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD). | Dit betekent dat dit ook tot uiting komt in de NRD en later de MER. In het stuk hieronder mist die koppeling en is de insteek van de te onderzoeken milieu aspecten alleen bezien in relatie tot Defensie-activiteiten en niet in samenhang (accumulatief) met andere activiteiten uit de andere programma's. |
| 5 | Op regionaal niveau worden alleen de militaire activiteiten met een grote ruimtelijke impact, activiteiten in gevoelige gebieden of locaties waar veel koppelkansen en synergievoordelen mogelijk zijn uitgewerkt. | Hoe wordt dit bepaald? Wanneer heeft een militaire activiteit een grote ruimtelijke impact? Welke criteria worden hiervoor gehanteerd? Waar vindt dan de afweging plaats dat activiteiten van Defensie juist niet samen kunnen gaan met activiteiten uit de andere programma's? |
| 5 | Democratische legitimatie en maatschappelijke participatie zijn in dit regionale spoor uitgangspunt. | Door Defensie is er reeds een eerder traject gestart voor een mogelijke reactivering van Luchtmachtbasis. Het traject heeft geleid tot veel onzekerheid in de omgeving, waaronder de agrarische gemeenschap aangezien het houden van dieren in een aanvliezone mogelijk tot problemen in het kader van dierenwelzijn gaat leiden of leidt tot productieschade. Het opnieuw starten van het proces in de vorm van de huidige Nota Ruimte voor Defensie leidt nog steeds tot onduidelijkheid over of er een reactivering gaat plaatsvinden. Dit heeft als gevolg dat er geen investeringen gedaan kunnen worden in de bedrijfsvoering door het ontbreken van een helder toekomstperspectief. Ook is de scope van een mogelijke reactivering gewijzigd wat in strijd is met eerdere toezeggingen in het eerder gelopen proces. Zo wordt er nu gekeken naar een permanente basis met meer sorties en aanvullend gekeken naar een 'dirt strip'. Als democratische legitimatie en maatschappelijke participatie een uitgangspunt is voor Defensie, dan vragen wij ons af hier wel sprake van is aangezien eerdere toezeggingen niet worden nagekomen, planningen niet gehaald worden en processen zomaar afgebroken worden en met een andere scope opnieuw gestart worden, zonder dat er naar de consequenties is gekeken voor ondernemers en inwoners uit onze regio. |
| 6 | Bij de afwegingen worden reeds uitgevoerde onderzoeken en eerdere inbreng vanuit de regio betrokken. | In kader van het stikstofonderzoek voor VB de Peel dat ineens de status van indicatief heeft gekregen zal dat dus niet gaan. Daarnaast is de regio van mening dat het stikstofonderzoek onvolledig en onjuist is uitgevoerd (bv referentiesituatie). |
| 6 | de huidige nationale omgevingsvisie (NOVI) | Wij verzoeken om hierbij ook bij de Novex en de uitgangspunten die daarbij zijn genoemd te betrekken. Hoe verhoudt dit zich tot het gestelde in Novex de peel waar nadrukkelijk is uitgesproken dat reactivering van de vliegbasis De Peel niet samen kan gaan met het realiseren van de Novex doelen hier? |
| 7 | Bij afwenteling gaat het om het voorkomen van afwenteling in tijd en naar plaats. Dus ook geen afwenteling naar andere landen. | Dus ook niet als dit in alle opzichten een volwaardig of beter alternatief kan opleveren? Verzocht wordt om het gehanteerde uitgangspunt te heroverwegen dan wel nader te motiveren. |
| 7 | De komst van een militaire activiteit en bijbehorend ruimtegebruik kan immers een oplossing zijn voor gebieden waarin bestaande activiteiten en ruimtegebruik in transitie moeten. | Dit is een opvallende redenatie, immers wordt eerder al gezegd dat door de grote druk op ruimte door de verschillende opgaven met tegenstrijdige belangen knelpunten ontstaan. Hoe kan een extra opgave met grote ruimtelijke impact dan juist een oplossing vormen? |
| 7 | 2 kenmerken en identiteit voor gebied centraal | Het NOVEX gebied de Peel is door het Rijk aangewezen als specifiek gebied dat een Rijksbelang heeft. In het concept Ontwikkelingsperspectief 2050 wordt aangegeven dat het reactiveren van de Luchtmachtbasis De Peel een negatieve impact heeft op de leefbaarheid in de Peel regio. Dit sluit aan bij ontwikkelingsperspectief dat in MRE (Metropool Regio Eindhoven) verband is vastgesteld waarin gesteld wordt dat de 'schaalsprong' in het kader van de Brainportontwikkelingen zal gaan leiden tot een extra woningbouwopgave in onder andere de verstedelijke kernen en de leefbare Peeldorpen, waarbij thema's als Verbrede welvaart en een gezond en leefklimaat gewaarborgd moeten worden. In de NRD worden een tweetal ontwikkelingsscenario's neergelegd die al op voorhand een negatieve impact hebben op een gezond woon en leefklimaat en derhalve niet passen bij de gewenste identiteit van leefbare Peeldorpen en Verstedelijkte kernen. Bestuurlijk zijn er afspraken gemaakt over NOVEX de Peel en de ontwikkelstrategie waarbij duidelijk het standpunt is ingenomen dat er bestuurlijk geen draagvlak is voor een reactivering van de Luchtmachtbasis De Peel. |
| 9 | Inzicht in de huidige staat van de fysieke leefomgeving en de referentiesituatie | Verzocht wordt om te verduidelijken wat bedoeld wordt met de huidige situatie of referentiesituatie. Om uitspraken te kunnen doen over de consequenties van de voorgestelde veranderingen bij Defensie, die duidelijk te zijn welke situatie met elkaar vergeleken worden hiervoor. |
| 9 | Inzicht in de huidige staat van de fysieke leefomgeving en de referentiesituatie Om dit voor elkaar te krijgen, is 1) goed inzicht nodig in de huidige staat van de fysieke leefomgeving (op en rondom de huidige locaties van Defensie, 2) inzicht in trends (zoals klimaatverandering en woningbouwopgave) nodig en 3) autonome ontwikkelingen (beleid dat is vastgesteld en dat concreet wordt gerealiseerd) en de impact hiervan op Defensie (dit laatste wordt de referentiesituatie genoemd). | Dit geeft overwegend enkel een beschrijving van de huidige situatie. Hoe worden de lokale ambities ter zake bijvoorbeeld woningbouw meegenomen? Voor veel gemeenten in de regio zijn immers woningbouwplannen in ontwerp. En hoe worden de ambities die voortkomen uit de andere Nationale Programma's meegenomen in dit planMER?? Gesproken wordt over "impact hiervan op Defensie". Het mer dient niet te gaan over de impact op Defensie, maar over de impact die Defensie veroorzaakt op de omgeving. |
| 9 | | Laat zien in hoeverre de doelen met de varianten bereikt worden. Ontwikkel in ieder geval indicatoren voor het beoordelen van de gewenste ruimtelijke samenhang tussen structurende keuzes uit verschillende programma's of een ruimtelijk kwaliteitskader. Denk daarvoor aan indicatoren zoals landschapskwaliteit, geluidbelasting, luchtkwaliteit, emissies van stoffen. |
| 9 | | Ga bij de beoordeling van het voorkeursalternatief in op de (positieve en negatieve) ruimtelijke effecten en omgevingseffecten van functiecombinaties omdat die kunnen verschillen van de effecten van de afzonderlijke varianten. |
| 9 | | Voor het beoordelen van de omgevingseffecten moeten indicatoren inzicht geven in de effecten op de gezondheid en een afspiegeling geven van de gewenste omgevingskwaliteit. Beoordeel ook in hoeverre er kansen ontstaan voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Om dit aspect te kunnen beoordelen moeten de drie aspecten van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) concreet ingevuld kunnen worden op basis van de afwegingsprincipes van de Nota Ruimte: oplossingen moeten gebiedsspecifiek zijn (belevingswaarde), op een zinvolle manier functies combineren (gebruikswaarde) en robuust zijn voor de toekomst (niet afwentelen). |
| 9 | | Een monitoringsplan gericht op ruimtelijke effecten en omgevingseffecten is essentieel. Gerichte monitoring kan helpen signaleren wanneer er -vanwege tegenvallende resultaten of vanuit ruimtelijke of omgevingseffecten bezien- aanleiding is om bij te sturen. Benoem in het MER op hoofdlijnen wat er gemonitord wordt en hoe dat gedaan wordt. Benoem ook met welke frequentie gemonitord wordt, wie verantwoordelijk is en wat voor ruimtelijk beleid storende leemten in kennis zijn. Laat zien hoe met externe factoren en ontwikkelingen omgegaan wordt zoals Europees milieu- en omgevingsbeleid in ontwikkeling. |
| 10 | Bij de MER-en die het Rijk maakt, wordt bij het bepalen van de effecten op de fysieke leefomgeving een brede benadering gehanteerd. Dus niet alleen de klassieke milieuthema's (zoals bodem, water, landschap, geluid en verkeer) worden beschouwd, maar ook thema's die onder de noemer 'brede welvaart' vallen, zoals gezondheid, welzijn, economie en wonen. | Wij verzoeken u om dit dan ook daadwerkelijk breed te hanteren. uit het gestelde op de pagina's 17 en 52 blijkt dat uiteindelijk toch alleen de klassieke thema's worden beschouwd. |
| 11 | Verder worden de wettelijke adviseurs van het Rijk geraadpleegd over reikwijdte en detailniveau van het effectenonderzoek. Het betreft de door de ministers van Infrastructuur en Waterstaat, Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aangewezen adviseurs (zoals de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed). | De ambities van defensie hebben een directe relatie met Wonen. Waarom wordt in dat kader het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (ic relatie woningbouw en ruimtelijke ordening) niet als wettelijke adviseur geraadpleegd? |
| 11 | | In het Participatieplan beschrijft u de ruimte die u wilt bieden voor formele en informele participatie. Wij constateren dat de ruimte die u biedt voor informele participatie (bedoeld voor inwoners) zich beperkt tot één digitale informatiebijeenkomst per provincie. Wij wijzen u er op dat deze vorm van informele participatie slechts kan leiden tot een zeer beperkt aantal reacties vanuit inwoners waarmee u niet voldoet aan het door u beschreven doel van informele participatie. Participatie door inwoners is belangrijk. Om die reden vragen wij u meer ruimte te bieden voor informele participatie dan alleen één digitale informatiebijeenkomst per provincie. |

| Pagina | Tekst NRD | Zienswijze |
|--------|---|---|
| 14 | Overzicht locaties incl. Caribisch gebieden. | De opgave in deze tabel strookt niet met de reikwijdte van deze NRD. Het Caribisch gebied maakt hier namelijk geen onderdeel van uit. |
| 16 | figuur 3.1 Overzicht kazernes, haven en luchtmachtbases huidig beeld (2023) | Figuur 3.1 suggereert dat er een pijpleidingnetwerk DPO vliegtuigbrandstoffen naar De Peel loopt. Is dit juist? N.a.v. vragen over dit onderwerp tijdens het proces cNRD projectmer De Peel is gesteld dat van een defensiepijpleiding naar / op De Peel geen sprake is. Indien van een pijpleiding geen sprake is, hoe is dan de toevoer van brandstoffen beoogd? En hoe wordt dit onderzocht irt oa externe veiligheid. Wat betekenen de afkortingen in figuur 3.1? |
| 18 | Binnen de krijgsmacht zijn 52 behoeften met een ruimtevaart geïdentificeerd. | Deze ruimtevaart wordt als een absoluut gegeven beschouwd. Uit niets blijkt wat de basis hiervoor is en welke onderliggende keuzes mogelijk zijn. Als de ruimtevaart vast ligt gaat het dus in deze procedure om de vraag welke locatie het meest geschikt is. En dus niet of de effecten wel aanvaardbaar zijn gelet op de brede welvaart. In het kader van 'Elke regio telt' (paragraaf 4.2.1.) is het mogelijk dat de ruimtevaart in Nederland niet haalbaar is. Eén van de aanbevelingen is: herijk de reguliere beleids- en investeringslogica van het Rijk. 'Het gaat in de besluitvorming immers niet alleen om de economische kracht van het land, maar om een acceptabel niveau van brede welvaart in heel Nederland.' |
| 19 | I. Nieuwe locaties en gebieden Deze categorie omvat behoeften van Defensie op nieuwe locaties en gebieden die nu nog niet planologisch besloten zijn. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om grootschalige oefengebieden, nieuwe laagvlieggebieden voor helikopters, grootschalige munitieopslag of een nieuwe kazerne. | Waarom worden nieuwe locaties voor jachtvliegtuigen hier niet genoemd? Waarom is dit geen optie en welke afwegingscriteria hebben aan deze keuze ten grondslag gelegen? Heeft dit in een "grove zee" wegging plaatsgevonden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn hiervan de resultaten? |
| 19 | | In de NRD beschrijft u de toekomstige ruimtebehoefte van verschillende onderdelen van onze krijgsmacht, met alternatieven en afwegingscriteria waarop u uw keuze voor voorkeursalternatieven wilt baseren. Voor invulling van uw ruimtebehoefte voor jachtvliegtuigen neemt u de vliegbases De Kooy en Deelen niet mee in de NRD omdat u deze bases niet geschikt acht. Wij vragen u om bij uw afwegingen voor het voorkeursalternatief het criterium "kosten om de locatie geschikt te maken als alternatief" te gebruiken. Daarin kan ook de voormalige vliegbasis Twente of een geheel nieuwe toekomstige locatie in dunbevolkt gebied worden afgewogen. |
| 19 | 4. De inhoud van het NPRD en te beschouwen alternatieven | De huidige NRD beperkt zich in zijn reikwijdte tot alternatieven gebaseerd op de locaties van Defensie in het geval van vliegbases/jachtvliegtuigen. In Nederland zijn er potentiële gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid en goede logistieke toegankelijkheid. In de huidige NRD kunnen ook zoekgebieden worden opgenomen voor de vestiging van nieuwe vliegbases voor jachtvliegtuigen. De keuze voor de locaties van vliegbases in Nederland is vaak historisch bepaald en gaat terug tot de tijd dat vliegtuigen nog niet zo'n groot bereik hadden. Dergelijke bases zijn bijvoorbeeld Volkel, Leeuwarden en Eindhoven en liggen in de buurt van dichtbevolkte gebieden. Het uitgaan van bestaande locaties van Defensie leidt logischerwijs tot verdere opvulling van de bestaande milieuruimte, wat suboptimaal is (ook voor Defensie) en bovendien niet bijdraagt aan hetgeen beoogd wordt volgens de Contourennotitie en de Nota Ruimte. Door zoekgebieden mee te nemen, kan intensivering of heropening van bestaande vliegbases voor de korte termijn worden gelegitimeerd, met sluiting of afbouw in het vooruitzicht. Zo kunnen de kenmerken en identiteit van een gebied meer centraal worden gesteld en wordt afwenteling voorkomen. |
| 20 | In tabel 4-1 staan de dertien behoeften met een bovenregionale afweging... In de passages daarna zijn deze behoeften beknopt toegelicht. In bijlage 2 is uitgebreidere beschrijving van deze behoeften opgenomen. | Verzocht wordt om te verduidelijken welke activiteiten (extra) gaan plaatsvinden en welke (milieu-) aspecten voor de verschillende behoeften van belang zijn. Wat betekent een ruimtevaart met bovenregionale afweging voor de fysieke leefomgeving en natuur? Welke veranderingen zullen er plaatsvinden? |
| 21 | Naast deze afwegingsprincipes worden ook de afwegingen vanuit het advies 'Elke regio telt' betrokken bij de totstandkoming van het voorkeursalternatief. Defensie is al ruim over Nederland verspreid en in veel regio's aanwezig. Bij afwegingen over het vertrek van Defensie op locaties wordt nadrukkelijk bij dit aspect | Als elke regio daadwerkelijk telt / dit werkelijk zo is dan is reactivering van De Peel onlogisch en in strijd met dit afwegingsprincipe gezien de huidige verdeling van vliegvelden over NL. Bestaande vliegvelden liggen immers nagenoeg uitsluitend in het zuiden van het land. De tekst suggereert wederom alleen een beschouwing van gevolgen voor Defensie en als er al van omgekeerde werking sprake is dan alleen in de vorm van de nadelen die een mogelijk vertrek van Defensie op de regio heeft. |
| 22 | Aanvullend heeft de gemeente Zeewolde een locatie aangedragen (Oosterwold) om nader te onderzoeken. | Dit betreft dus de uitbreiding bestaande kazernes en de voorstudie hiertoe, blijkend uit een brief van 12-12-2021. Hoe is dit qua proces tot stand gekomen? Zijn andere gemeenten ook in de gelegenheid gesteld dan wel uitgenodigd om proactief mee te denken over locaties en mogelijkheden? Zo nee, waarom niet? Hoe kan inbreng alsnog worden gegeven? En hoe wordt die inbreng gewogen en verwerkt? |
| 23 | Tot slot wordt ook gekeken naar een mogelijke optie/opties in landbouwtransitie-gebieden in het midden van het land om mogelijke kansen vanuit dit spoor te koppelen aan de behoefte voor een nieuwe kazerne. Juist omdat deze ruimtebehoefte zich op langere termijn voordoet kan dit een koppelmkans zijn voor landbouwtransitiegebieden. De ruimtelijke opgave van Defensie biedt kansen om in de gebieden met een matige of zware opgave de transitie van het landelijk gebied te bewerkstelligen. Concreet door aankoop van agrarische gronden en/of bedrijven waarbij resterende gronden beschikbaar kunnen komen voor (extensiever) agrarisch gebruik passend bij de water, bodem en ecologische condities. De transitie van het landelijk gebied biedt kansen om ook deze activiteiten goed mee te wegen in de herinrichting van het landelijk gebied | Met de transitie van het landelijk gebied streven wij enerzijds naar verbetering van de omgevingskwaliteit, maar zeker ook naar innovatieve kringloop-landbouw om agrariërs een duurzaam toekomstperspectief te bieden. Dat zit niet alleen opgesloten in de regionale Koersnotitie landbouw, maar ook in NOVEX de Peel en de Landbouwisie 2040 van het kabinet. Met dit doel voor ogen is het niet realistisch op uw ruimtebehoefte als koppelmkans voor landbouwtransitie mee te nemen. Beoogt wordt immers om de omgevingskwaliteit te bevorderen en niet eventuele hinder te vervangen door andere negatieve effecten. |
| 35 | Agile Combat Employment (ACE)-concept: De oorlog in Oekraïne heeft laten zien dat vliegvelden kwetsbaar zijn voor aanvallen. Om deze kwetsbaarheid te verminderen, heeft de NAVO prioriteit gegeven aan het ACE-concept. Dit is een netwerk van diverse soorten vliegvelden, waarbinnen vliegtuigen kunnen rouleren om de kans op succesvolle aanvallen van een tegenstander te verkleinen. Dit netwerk en/of het beoefenen van het concept vraagt om extra beschikbare ruimte in | Hoe verhoudt dit uitgangspunt zich tot de reactivering van MLDP en de extra 2.300 sorties en daarmee in omvang feitelijk vergelijkbaar met MOB Volkel? Op grond van dit uitgangspunt zou mogen worden verwacht dat er meerdere nieuwe locaties worden gezocht i.p.v. uitbreiding van bestaande bases en reactivering van een oude basis. En zeker niet 2 bases op minder dan 20 km van elkaar verwijderd. |
| 35 | In verband met voorwaarden per locatie zijn Deelen en De Kooy niet geschikt voor jachtvliegtuigen vanwege de specificaties van de infrastructuur/start- en rollbanen en de situering t.o.v. bebouwing en/of natuur. | Op deze plaats wordt vooruitlopend op het planMER al een inhoudelijke afweging gemaakt. Deze afweging dient echter onderdeel uit te maken het MER (infrastructuur/start- en rollbanen en de situering tov van bebouwing en natuur). Deze afweging zal op dat moment ten opzichte van alle alternatieven gemaakt moeten worden. Overigens geldt voor De Peel dat er reactivering door middel van een luchthavenbesluit dient plaats te vinden, dat daar ook de start- en landingsbaan (nog) niet geschikt is en dat sprake is van beschermde natuur. |

| Pagina | Tekst NRD | Zienswijze |
|--------|--|---|
| 35 | <p>Internationale beddown: In 2012 en 2016 heeft Nederland vier locaties aangeboden voor het beddown-concept van internationale vliegtuigen t.b.v. eventuele troepenopbouw binnen Europa (vliegbases Leeuwarden, Volkel, Gilze-Rijen en Eindhoven). En</p> <p>Op dit moment beschikt Nederland over 2 Main Operating Base (MOB) Vliegbasis Volkel (2000 sorties) en Leeuwarden (2700 sorties). Internationaal is afgesproken dat op Vliegbasis Eindhoven, Vliegbasis Gilze Rijen internationale bed down mogelijk is voor jachtvliegtuigen. Dit gaat om circa 250 sorties op Vliegbasis Eindhoven en circa 250 sorties op Vliegbasis Gilze Rijen (secundaire functies). Totaal beschikt Nederland dus over gegarandeerde operationele ruimte voor 5200 sorties (2700+2000+250+250).</p> | <p>Hoe verhouden de Internationaal gemaakte afspraken in het kader van de bed down voor jachtvliegtuigen zich tot de nationale afspraak dat wordt gezocht naar een alternatieve luchthaven voor de reserveveldfunctie van Gilze-Rijen? Uit de NRD is niet gebleken dat deze afweging meegenomen wordt. Daarnaast ontbreekt een onderbouwing waarom meer waarde wordt gehecht aan de afspraak om een alternatieve locatie te zoeken voor de reserveveldfunctie van Gilze Rijen, dan aan het feit dat een luchthaven al 30 jaar niet meer actief is (en waarvan het niet in lijn der verwachting lag dat deze in vredetijd gereactiveerd zou worden). Overigens is de zoektocht naar een geschikte luchthaven voor de reserveveldfunctie niet meegenomen in het onderzoekskader. Ook ontbreekt enige afweging over het feit dat enerzijds gezocht wordt naar mogelijkheden voor een grote toename van capaciteit bij andere (niet actieve luchthavens), terwijl anderzijds bestaande capaciteit op een luchthaven overgedragen moet worden met als gevolg een extra toename voor andere luchthavens. Wij verzoeken om het bovenstaande in de planMER nader uit te werken.</p> |
| 36 | <p>Operationeel gezien is dat het ACEconcept. Hiervoor geldt: Des te meer locaties, des te beter. Tegelijkertijd biedt Nederland weinig ruimte voor veel locaties en is het complex om vele geluidscontouren te verkrijgen. Een gulden middenweg is daarom nodig.</p> | <p>Zie bovenstaande opmerking. Zonder ook nieuwe locaties te beschouwen, bestrijden wij dat sprake is van "een gulden middenweg".</p> <p>Wat is de door Defensie gehanteerde ondergrens voor wat betreft het aantal sorties per basis?</p> |
| 36 | <p>Voor Vliegbasis Gilze Rijen is reeds afgesproken dat gezocht wordt naar een alternatieve luchthaven voor de reserveveldfunctie</p> | <p>Hoe verhoudt deze bestuurlijke toezegging zich tot het benoemen van Gilze-Rijen tot te onderzoeken alternatieven? Is hiermee sprake van een realistisch scenario?</p> |
| 36 | <p>Een locatie moet aan een aantal voorwaarden voldoen (zie factsheet in bijlage 2). Op basis van de criteria in combinatie met de voorwaarden per locatie blijven de volgende te onderzoeken alternatieven over: (1) Uitbreiding van de huidige jachtvliegtuiglocaties (Leeuwarden en Volkel); (2) Toevoegen één extra jachtvliegtuiglocatie (voor tijdelijk of permanent gebruik): Uitbreiding op Eindhoven, Gilze-Rijen, Woensdrecht, de Peel heropenen of samenwerking met een civiele luchthaven.(3) Toevoegen twee extra jachtvliegtuiglocaties (voor tijdelijk of permanent gebruik): Uitbreiding op twee locaties, keuze: Eindhoven, Gilze-Rijen, Eindhoven, Woensdrecht, de Peel heropenen en/of samenwerking met een civiele luchthaven.</p> | <p>Welke civiele luchthavens worden in dit deel van het alternatievenonderzoek betrokken? Is vliegveld Twente hiervoor eveneens in beeld? En Lelystad, Eelde? Waarom worden nieuwe locaties niet beschouwd? Wat is de motivering, hoe en op grond van welke criteria is deze uiteindelijke keuze gewogen?</p> <p>Overigens dient De Peel -gezien de feitelijke referentiesituatie- niet als bestaande maar als nieuwe locatie te worden beschouwd en dit rechtvaardigt per definitie dat ook andere nieuwe locaties in de beoordeling dienen te worden betrokken.</p> |
| 36 | <p>Te onderzoeken alternatieven over luchtvaart</p> | <p>Verzocht wordt om als 4^{de} optie voor alternatieven ook niet-bestaande luchthaventerreinen en/of bestaande burgerluchtvaartterreinen mee te nemen.</p> |
| 36 | <p>Een locatie moet aan een aantal voorwaarden voldoen (zie factsheet in bijlage 2).</p> | <p>De nu genoemde alternatieven bevinden zich (bijna) allen overwegend in dezelfde regio, waardoor er enkel een afweging tussen de belangen binnen deze regio plaatsvindt. De te onderzoeken alternatieven bestaan enkel uit bestaande (al dan niet actieve) jachtvlieglocaties. Mogelijke nieuw op te richten locaties worden zonder nadere motivering niet meegenomen in de alternatieven die onderzocht worden. De nu genoemde alternatieven belasten deels een zelfde gebied. Op basis van de criteria in bijlage 2 is niet gebleken waarom nieuw op te richten locaties niet onderzocht kunnen worden.</p> |
| 37 | <p>In verband met voorwaarden per locatie zijn Deelen en De Kooy niet geschikt voor jachtvliegtuigen vanwege de specificaties van de infrastructuur/start- en robanen en de situering t.o.v. bebouwing en/of natuur.</p> | <p>Hoe kan dit nu reeds bekend zijn? Is dat al in een eerder stadium onderzocht? Wat zijn hierbij de gehanteerde criteria en resultaten?</p> |
| 41 | <p>Laagvlieggebieden helikopters.</p> | <p>Er wordt gesproken over uitbreiding van de gebieden maar niet duidelijk is welke intensivering er in de bestaande laagvlieggebieden gaat plaatsvinden en of die effecten worden onderzocht. Verzocht wordt om ook dit in het onderzoek mee te nemen.</p> |
| 42 | <p>Redelijkerwijs te beschouwen alternatieven. In grote lijnen zijn er twee alternatieven: 1 de huidige gebieden en de introductie van een stringent juridisch planologisch regime; 2 extra gebieden aanwijzen. En introductie licht planologisch regime voor de huidige en extra gebieden.</p> | <p>Gezien de legenda van figuur 4.11, alsmede het gestelde in bijlage 1 lijkt "met de introductie van een juridisch planologisch regime" bedoeld te worden dat in de betreffende laagvlieggebieden ruimtelijke beperkingen voor andere ontwikkelingen moeten gelden. Welke beperkingen betreft dit? Hoe worden de gevolgen hiervan op de andere Programma's betrokken?</p> <p>Is overigens overwogen om geheel NL -behoudens nader te definiëren uitzonderingsgebieden- als laagvlieggebied te beschouwen? Argumenten voor uitbreiding gebieden zijn dan niet meer van toepassing (bekendheid gebieden bij piloten), de pijn wordt verzacht omdat niet slechts enkele gebieden zeer zwaar belast worden.</p> |
| 43 | <p>Figuur 4.11</p> | <p>Een uitbreiding van het laagvlieggebied GLV VIII doet niet alleen fors afbreuk aan het door Defensie gehanteerde afwegingsprincipe "elke regio telt" omdat het zuiden van NL al zeer aanzienlijk wordt belast t.o.v. vele andere regio's, maar er wordt ook geheel voorbij gegaan aan de enorme impact die de huidige laagvliegactiviteiten al hebben op dit gebied en op deze regio. Hierbij wordt niet uitsluitend het daadwerkelijke laagvliegen bedoeld, maar ook de vliegactiviteiten vanaf bv Gilze naar de laagvlieggebieden toe v.v.</p> |
| 44 | | <p>Tijdens eerdere ambtelijke afstemmingsmomenten met Defensie is gesteld dat de eerdere ambitie om op De Peel ook 600 sorties voor helikopters te doen plaatsvinden is komen te vervallen. Dit is ook in lijn met het gestelde in deze NRD. Wij gaan er derhalve vanuit dat er op De Peel definitief geen 600 sorties met heli's zullen plaatsvinden.</p> |
| 44 | <p>Landen en opstijgen mag niet zomaar overal. Voor militaire helikopters is een juridisch kader voor het gebruik van zogenaamde helikopterlandingsplaatsen (HLP'en) op kazernes en militaire oefenterreinen van kracht. Dit kader is een verzameling van ministeriële luchthavenregelingen (LHR) om eventuele hinder voor de omgeving in te kaderen. Met deze verzameling LHR hebben 15 locaties in Nederland een status als HLP. Het gaat om ASK Oldebroek, de Vliehors, Assen, Rijen, Waalsdorpervlakte, Beekhuizerzand, Eder- en Ginkelse heide, Stroese Zand, Oirschot, Arnhemse heide, Marnewaard, Garderense Veld, Vlasakkers, Leusderheide en de Ermelose heide. Per locatie betreft het één of enkele coördinaten met een straal van 50 meter, een maximaal toegestaan aantal vliegtuigbewegingen (VTB) en vaste in- en uitvliegroutes.</p> | <p>Deze tekst suggereert dat op De Peel niet met helikopters mag worden gevlogen. De Lg- Bestkazerne word immers niet genoemd in de opsomming van 15 HLP's. Omdat sinds de deactivering in 1994 tevens geen sprake is van een vliegveld bijken helikoptervliegactiviteiten op de Lg Bestkazerne dus illegaal.</p> <p>Als echter op de Lg Bestkazerne helikoptervliegactiviteiten wel mogen plaatsvinden, hoe verhoudt die mogelijkheid zich dan tot de overige beoogde vliegactiviteiten op De Peel? Hoe worden de effecten van deze helikopteractiviteiten dan meegenomen in de MER-studie en welke uitgangspunten worden hierbij gehanteerd?</p> |

| Pagina | Tekst NRD | Zienschijve |
|--------|--|---|
| 47 | Een dirtstrip kan niet zomaar op andere vliegvelden worden aangelegd, in verband met het risico dat losliggende stenen andere vliegtuigen beschadigen. Dit geldt voor alle velden waar anders dan met helikopters wordt geopeerd. Mogelijk dat op afstand van de verharde baan een dirtstrip kan worden aangelegd. Dit geeft echter grote infrastructurele consequenties. Ook moet (de vorm van) de geluidscontour dan worden aangepast. | Hiermee wordt gesteld dat toevoeging van een dirt strip bij een bestaande dan wel te reactiveren basis zal leiden tot een grotere geluidcontour, maar vervolgens worden bestaande bases toch als alternatieve locatie onderzocht. Hiermee is het niet meer te verdedigen dat nieuwe locaties dan niet kunnen worden onderzocht. Wij verzoeken u om ook andere vliegvelden, dan wel een combinatie met andere civiele velden nader te onderzoeken. |
| 47 | Redelijkerwijs te beschouwen alternatieven | De nu genoemde alternatieven bevinden zich (bijna) allen overwegend in dezelfde regio, waardoor er enkel een afweging tussen de belangen binnen deze regio plaatsvindt. De te onderzoeken alternatieven bestaan enkel uit bestaande (al dan niet actieve) vliegvelden. Mogelijke nieuw op te richten vliegvelden (eventueel toe te voegen aan bestaande defensielocaties (niet zijnde vliegvelden) worden ten onrechte en zonder nadere motivering niet meegenomen in de alternatieven die onderzocht worden. De nu genoemde alternatieven belasten deels een zelfde gebied. Op basis van de criteria is niet gebleken waarom nieuw op te richten locaties niet onderzocht kunnen worden. |
| 48 | De te onderzoeken alternatieven zijn: · MLT Deelen · Gilze-Rijen · De Peel · Combinatie met bestaande oefenterreinen | Welke bestaande oefenterreinen worden hier concreet bedoeld? Op welke wijze en met welke criteria zijn deze bestaande terreinen geselecteerd? |
| 48 | | Zijn er voor de Landmacht in het geheel geen ambities op het terrein van de Lg Best kazerne? Wat is de relatie tussen helikoptergebruik en de realisatie van een dirtstrip? Is in dat kader De Peel überhaupt een realistische locatie? |
| 49 | Tabel 4-2 | Wat wordt onder categorie 1, 2 en 3 verstaan? (dit is niet terug te vinden in de tekst). |
| 50 | Beperkingengebied rondom vliegbasis Volkel (specifiek de outer horizontal surface) - Juridische borging. | Wat is dit concreet en wat kunnen hiervan de mogelijke gevolgen zijn? Hoe worden die gevolgen onderzocht in de plan-MER? |
| 52 | Hinderbeleving | Neem hinderbeleving mee in de MER en ook de gehinderde en toekomstig gehinderde. |
| 52 | Gezondheid meenemen | In de NRD wordt themagericht een beoordeling voorgesteld. Hiermee is er geen integrale samenhang. Wij verzoeken om gezondheid breed mee te nemen in de MER. Overweeg om het instrument milieugezondheidsindicator hiervoor te gebruiken. |
| 52 | Beschouwde thema's in het MER. Met een brede blik naar de effecten kijken. In het MER voor het NPRD worden de effecten voor een breed scala aan thema's in beeld gebracht. Dit betreft alle relevante thema's van de fysieke leefomgeving (van geluid tot bodem en van cultuurhistorie tot gezondheid), maar ook naar bredere effecten (brede welvaart) is gekeken, zoals impact op wonen, recreatie en welzijn waar relevant. De primaire focus ligt hierbij in het MER op de thema's die een ruimtelijke component hebben. Zo wordt in het MER bijvoorbeeld wel ingegaan op de impact op de (lokale) economie van alternatieven, maar wordt dit globaal op basis van expert judgement in beeld gebracht. | In deze paragraaf wordt gesuggereerd dat de thema's behorende bij "brede welvaart" worden meegenomen in de MER-studie. Vervolgens wordt gesteld dat de primaire focus ligt op thema's die een ruimtelijke component hebben. Daarom komen onderwerpen zoals de gevolgen voor woningbouw, energietransitie, etc. etc. niet of slechts minimaal terug in de te onderzoeken thema's? Daarnaast wordt gesteld dat wordt ingegaan op bijvoorbeeld de impact op de lokale economie, maar globaal op basis van expert judgement. 1. Wordt hiermee bedoeld de gevolgen van de komst van een activiteit op de economie (bv. toename werkgelegenheid)? De gevolgen voor de economie vanwege de komst van een activiteit (bv. negatieve effecten op recreatie en toerisme oftewel zgn. omgekeerde werking) zijn ten behoeve van een planMER echter veel relevanter en verzocht wordt om hier een expliciete uitwerking aan te geven. 2. Wat wordt onder "globaal" verstaan? Welke onderwerpen betreft dit? Hoe is deze keuze tot stand gekomen? Feitelijk komen in de uitwerking uiteindelijk toch alleen de klassieke thema's aan bod. Brede welvaart zoals o.a. op pagina 10 is genoemd, wordt niet of nauwelijks beschouwd. Wat is hiervan de reden? |
| 52 | Tabel 5-1 | De uitwerking van "beschouwde aspecten" is zeer minimaal. We verlangen een gedetailleerde uitwerking van de genoemde thema's inclusief bandbreedte en scope van de te onderzoeken thema's of onderwerpen, alsmede de te hanteren wegingsfactoren, wegingscriteria en de totstandkoming hiervan. Voor alle onderwerpen stellen we dat de beschreven opzet ervan veel te summier is om überhaupt een oordeel te kunnen geven over de bruikbaarheid ervan. De nadruk dient hierbij in ieder geval te liggen op de aspecten geluid, gezondheid, natuur en economie. Het verbaast ons dat een plan-MER die zeer vergaande aspecten beschouwt met een grote mate van onomkeerbaarheid, op een zo summier en onvolledige wijze is beschreven. Diverse thema's komen in het geheel niet aan bod, ondanks eerdere benoeming. Bijvoorbeeld wonen. Aan "omgekeerde werking" is geen of slechts zeer minimaal uitwerking gegeven, terwijl dat juist de doelstelling van het MER-studie dient te zijn. |
| 52 | Gezonde en veilige leefomgeving | Als gemeente die "positieve gezondheid" als uitgangspunt neemt bij het maken van ruimtelijke keuzes, willen wij onnodige belasting van de omgevingskwaliteit vermijden. Onze ambitie sluit hiermee naadloos aan op de doelstelling van de Omgevingswet die erop is gericht om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving te bereiken, in stand te houden en zodanig te behouden, te gebruiken en te ontwikkelen dat alle maatschappelijke functies ook op de lange termijn duurzaam vervuld kunnen worden. De gezondheid van onze inwoners gaan wij daarom ook een belangrijke plek geven in onze Omgevingsvisie. De invloed van geluid en luchtkwaliteit op de volksgezondheid worden daarbij erg belangrijk gevonden. Wij vragen u bij uw afweging van mogelijke alternatieven aan de mogelijke impact van geluid en luchtkwaliteit op de volksgezondheid het gewicht toe te kennen dat in overeenstemming is met onze ambities. |
| 53 | De ruimtebehoeften verschillen sterk van karakter. Dit betekent dat niet bij elke ruimtebehoefte elk thema uit de tabel relevant is. Zo is voor het beschrijven van de effecten van een nieuw oefengebied de impact op sociale aspecten en economie niet relevant, terwijl dit voor een nieuwe kazerne voor eenheden wel impact heeft. | Uit deze tekst blijkt dat de benadering uitsluitend lijkt te zijn gericht op een beschouwing van wat de voordelen zijn van de komst of uitbreiding van een activiteit van Defensie en niet op de nadelige gevolgen ervan. We stellen tevens vast dat in het aangedragen voorbeeld van een nieuw oefengebied, er wel degelijk sociale en economische effecten kunnen optreden, bijvoorbeeld voor recreatie en toerisme. Het bevreemd ons dat dit niet lijkt te worden onderkend en we verlangen een integrale beschouwing. |
| 53 | 5.1 Beschouwde thema's in het MER Met een brede blik naar de effecten kijken | De uitwerking van de thema's beperkt zich tot de omschrijving van 'impact' en geeft daardoor geen duidelijkheid over hoe criteria worden vertaald in indicatoren ten behoeve van effectbepaling. Dit is een inhoudelijke vereiste bij de uitwerking van een milieueffectrapportage (m.e.r.). De puntenschaalindeling maakt het niet concreet. Het hoofddoel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is ervoor te zorgen dat het milieubelang volwaardig meeweegt bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. Dit doel wordt bereikt door middel van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van het initiatief of de activiteit en reële alternatieven hiervoor systematisch, transparant en objectief in beeld worden gebracht. Zie de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage bij de Nota Ruimte, waarin dit beter is uitgewerkt. |
| 53 | 5.1 Beschouwde thema's in het MER Met een brede blik naar de effecten kijken | Voor de stedelijke omgeving en de Peel is het belangrijk dat er duidelijkheid komt over wat de impact is op de verschillende opgaven en het (voorkomen) van de stapeling van negatieve gezondheidseffecten. Een punt van zorg is dat in eerste instantie volgens de NRD gezondheid wordt meegenomen, maar later niet meer terugkomt in de themabladen, bijvoorbeeld in het geval van de functionele (operationele) behoefte en de toename van het gebruik van jachtvliegtuigen. Een milieueffectrapportage geeft de mogelijkheid om gezondheidseffecten en de stapeling ervan mee te nemen. Het GGD/RIVM zijn de instanties die hierin moeten adviseren. Uiteindelijk is het wenselijk dat duidelijk is hoe de keuzes ten aanzien van het verbeteren van leefbaarheid, gezondheid en ontwikkelingskansen uiteindelijk wegen. Leefbaarheid, gezondheid en ontwikkelingskansen komen ook terug in de Contourennotitie en de Nota Ruimte. Bevolkingsdichtheid is uiteindelijk een bepalende factor en komt in deze NRD niet terug als criterium. |

| Pagina | Tekst NRD | Zienswijze |
|--------|--|---|
| 54 | Het selectiekader bevat de criteria waarom een bepaald gebied wel of niet geschikt is voor een bepaalde ruimteverraag. Op basis van de gebieden die overblijven na deze analyses kunnen redelijkerwijs te beschouwen alternatieven bepaald worden voor diverse ruimtebehoeften. Deze alternatieven worden vervolgens onderzocht met behulp van het beoordelingskader (tabel 5-1). | Het lijkt erop dat impact of beperkingen voor de omgeving in deze eerste selectie slechts indicatief zijn meegenomen. Wel is bv als voorwaarde genoemd; buiten landgoederen of niet in zeer diepe polders, maar niet is genoemd, in de nabijheid van stikstofoverbelaste gebieden, of bv effecten voor recreatie, economie gezondheid. Het lijkt erop dat de selectie met name is ingegeven door de belangen en wensen van Defensie. Hoe en met welke selectie- en wegingscriteria heeft dit plaatsgevonden? |
| 54 | In de bijlage van deze NRD is daarom per ruimtebehoefte (en bijbehorende alternatieven) aangegeven welke thema's wel en niet behandeld worden. | Welke criteria en wegingsfactoren liggen aan deze keuze ten grondslag? |
| 54 | In tabel 5-2 staat het selectiekader met diverse criteria. Per ruimtebehoefte is bepaald welke criteria hiervan wel of niet relevant en dus van toepassing zijn. Dit is in bijlage 1 per ruimtebehoefte in beeld gebracht. Het overzicht in de tabel biedt dus een indicatieve (niet-limitatieve) lijst van mogelijke selectiecriteria. | De aangehaalde tabel is daarmee een lijst met selectiecriteria, maar deze is niet-limitatief en niet compleet, en is daarnaast indicatief. Hoe kan op basis hiervan een gemotiveerde en goed onderbouwde keuze voor ruimtelijke alternatieven worden gemaakt? |
| 54 | Tabel 5.2 Stikstof en natuur | Als dit als selectie criterium is gehanteerd, waarom is een locatie als De Peel, gezien de zeer overbelaste situatie tz stikstof, dan niet afgevalen. M.a.w. hoe heeft deze weging plaatsgevonden? |
| 55 | Wijze van onderzoek. Voor het onderzoek naar de huidige situatie, referentiesituatie, alternatieven en voorkeursalternatief wordt gebruik gemaakt van kwalitatieve analyses op basis van bestaande data. De bestaande data betreft onder andere bestaande contouren rondom bepaalde Defensieactiviteiten, leefomgevingsdata die openbaar toegankelijk is (atlas leefomgeving, CBS, etc.) en openbare beleidstukken. Ten slotte wordt data vanuit de diverse planbureaus en informatie over de fysieke leefomgeving vanuit provincies, waterschappen en gemeenten betrokken bij de beoordelingen. | Welke criteria liggen ten grondslag aan de keuze om iets kwalitatief dan wel kwantitatief te beschouwen? Hoe verhoudt zich dit tot de ambities die voortkomen uit lokale en provinciale ambities, alsmede uit de andere Nationale Programma's? B.v. woningbouwambities voortkomend uit het programma Wonen? Die worden dus niet meegenomen en de wisselwerking treedt pas op in het Programma Ruimte? |
| 55 | Voor specifieke situaties worden hier vervolgens aanvullende kwantitatieve analyses toegevoegd. | Nu wel kwantitatief? Waarom dan initieel kwalitatief? Zie ook gestelde op pagina 57. Nu juist omgekeerd. |
| 55 | 5.2.2 | De genoemde aspecten in deze tabel zijn onvolledig, incompleet en selectief ter zake te onderzoeken onderwerpen. Waarom worden niet alle onderwerpen beschouwd? |
| 55 | 5.2 Wijze van beoordeling | De NRD geeft geen duidelijkheid over de wijze waarop de huidige situatie wordt meegenomen in het onderzoek. De functie als militaire luchthaven is in het verleden nauwelijks ingevuld. In een eerder advies, specifiek voor Vliegbasis De Peel, plaatste de commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) een kanttekening bij de huidige situatie en referentiesituatie. Nu de NRD in de beschrijving van de wijze aangeeft dat voor de beoordeling zicht moet zijn op een concrete uitvoeringspraktijk lijkt te worden voorbijgegaan aan de huidige situatie. Het helpt in het maken van een brede afweging mogelijk te maken. Een van de doelen van de NRD is namelijk het verkrijgen van inzicht in de huidige staat van de fysieke leefomgeving op en rond defensie activiteiten rondom en huidige effecten (zie ook blz. 10). |
| 55 | 5.2 Wijze van beoordeling | De NRD geeft geen duidelijkheid over hoe ervoor wordt gezorgd dat er voldoende zorgvuldigheid wordt betracht in het geval van de F35 en het specifieke geluid. Voorgaande is consistent met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Nota Ruimte en is nodig om recht te doen aan een worstcase en daarmee een goede indicatie. In het geval van de F35 ontbreekt een dosis-effectrelatie voor het bepalen van de geluidhinder, en tot nu toe geven aangenomen bronsterktes geen goede weergave van de geluidemissie. De praktijk, zoals in het geval van de geluidmeetnetten bij vliegbases Leeuwarden en Volkel, laat andere en hogere waarden zien. Het verdient aanbeveling om hiervoor ter zake deskundige instanties te betrekken, zoals het RIVM/GGD en de resultaten hiervan in de planMER te betrekken. |
| 56 | Natuur | Er zijn wel natuurplannen. Deze moeten wel worden meegenomen. |
| 56 | De referentiesituatie gaat voor het NPRD uit van 2040 en betreft de situatie waarin alle belangrijke trends zoals klimaatverandering en vastgesteld beleid met een concrete uitvoeringspraktijk (woningbouwontwikkeling, energietransitie) zijn opgenomen, maar de activiteiten van Defensie nog niet zijn aangepast naar een toekomstbeeld. Hiermee wordt de (ruimtelijke) druk vanuit de 'buitenwereld' op Defensie duidelijk zichtbaar. | Dit veronderstelt dat hierbij dus ook rekening is gehouden de uitwerking van ambities van andere Nationale Programma's. Hoe verhoudt zich dit tot het gestelde op pagina 55? Of wordt door de zinsnede "...en vastgesteld beleid..." dit juist buiten beschouwing gelaten? Met klem wijzen wij erop dat in een MER-studie de effecten van Defensie op de buitenwereld van belang zijn en niet wat de (ruimtelijke) druk vanuit de buitenwereld op Defensie zal zijn. |
| 56 | Beoordeling van de effecten De beoordeling van de effecten van de alternatieven vindt plaats met behulp van het beoordelingskader uit tabel 5-1. De effectbeoordeling vindt plaats in een zevenpuntsschaal, zie tabel, en ten opzichte van de referentiesituatie ter plaatse. | Hoe vindt de weging van deze beoordeling plaats? Oftewel: wanneer is sprake van sterk negatief, negatief etc. Welke criteria liggen aan deze weging / beoordeling ten grondslag? Hoe zwaar weegt een onderwerp t.o.v. een ander onderwerp? |
| 56 | Gesteld wordt: Op veel domeinen is nog volop beweging zoals natuurherstel, transitie landelijk gebied, klimaatopgave en daarmee nog niet concreet genoeg om daarmee mee te nemen in de referentiesituatie. | Zowel natuurherstel als klimaatopgave zijn wel degelijk concreet. De klimaatopgave is immers bekend. De opgaven voor natuurherstel zijn eveneens wel degelijk concreet, zeker die van N2000. Met de Natuurdoelanalyses worden deze duidelijk. Als het gaat om stikstof of hydrologie, dan zijn de opgaven zeker helder. Verder zijn er vooral interne maatregelen in de natuurgebieden zelf. Voor andere natuur kan de basiskwaliteit natuur een handig instrument zijn. Deze analyse vraagt mogelijk meer tijd en inspanning, maar is van wezenlijk belang om een goede indicatie te krijgen van de effecten en te kunnen spreken van een zorgvuldig doorlopen procedure. |
| 56 | 5.2 Wijze van beoordeling | De NRD geeft aan dat er bij de beschrijving van de beoordelingswijze zicht moet zijn op een concrete uitvoeringspraktijk. Ambities en plannen in het stedelijk gebied en de Peel bevinden zich veelal op het visieniveau en zijn daarmee ruimtelijk juridisch gezien nog niet concreet. In het kader van een brede afweging en de lijn die wordt getrokken in het geval van de nieuwe Nota Ruimte / Contourennotitie, is het wenselijk om de ambities gerelateerd aan NOVEX de Peel, de Schaalsprong en de energietransitie mee te nemen voor de lange termijn in overeenstemming met de nieuwe Nota Ruimte / Contourennotitie. De opzet uit de NRD lijkt voorbij te gaan aan de beleidsrichting die is ingezet met de Contourennotitie, vooruitlopend op de nieuwe Nota Ruimte. De contourennotitie geeft aan dat de schaarste aan ruimte en het feit dat oplossingen noodzakelijk zijn tot slimme combinaties en het leggen van dwarsverbanden tussen doelen: keuzes voor de korte termijn moeten worden verbonden met richtingen voor de lange termijn. Dit suggereert dat er meer aandacht moet worden besteed aan de opgave op strategisch niveau (lange termijn). |
| 57 | Onderdeel van de Passende Beoordeling zijn ook enkele globale stikstofdepositieberekeningen. Deze berekeningen zijn bedoeld om de grootte van het effect te bepalen. Het gaat dus niet om berekeningen die achter de komma nauwkeurig zijn, het gaat vooral om inzicht in de grootte van de opgave om effecten te mitigeren. | Er wordt gesteld dat de berekeningen globaal gemaakt gaan worden. Echter, er dient rekening gehouden te worden met ALLE emissiebronnen binnen vliegbasis 'De Peel'. Daarbij dient gekeken te worden naar de grondgebonden emissiebronnen en de luchtgebonden emissiebronnen. De onderbouwing bij de emissies van de bronnen dient duidelijk en navolgbaar te zijn. |

| Pagina | Tekst NRD | Zienswijze |
|--------|---|---|
| 57 | | Indien er sprake is van depositie op N2000-gebieden in de beoogde situatie, dan kan er alleen intern gesaldeerd worden als de beoogde situatie af wordt gezet tegenover de JUISTE referentiesituatie. Daarbij is een goede motivering van de rechtsgeldigheid van bestaande milieutoestemmingen cruciaal. De referentiesituatie dient helder en navolgbaar gemotiveerd te worden. |
| 57 | Het is in deze fase van planvorming nooit uit te sluiten dat mogelijke negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 op kunnen treden. De Passende Beoordeling geeft inzicht in de effecten en mogelijke maatregelen om effecten te beperken of geheel te voorkomen. In de latere planvorming 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. | Niet alleen depositie van stikstof kan een verstoring effect hebben, maar ook de overige verstoringsfactoren dienen meegenomen te worden in de passende beoordeling. Met name het aspect 'verstoring door geluid' is hierbij van belang. Dit geldt voor ALLE Natura 2000-gebieden waar verstoring op kan treden (bijvoorbeeld door het laag overvliegen van jachtvliegtuigen). Extra aandacht dient geschonken te worden aan referentiesituatie voor de overige verstoringsfactoren. De referentiesituatie voor de verstoringsfactoren dient helder en navolgbaar gemotiveerd te worden. |
| 57 | Integrale beoordeling Voorkeursalternatief. In het MER wordt voor alle behoeften uit het NPRD de impact op de fysieke leefomgeving in beeld gebracht. Specifiek voor de behoeften met een bovenregionale afweging worden hiervoor in het MER alternatieven onderzocht. Mede op basis hiervan, naast andere effecten als kosten en draagvlak, kan in het NPRD een voorkeursalternatief bepaald worden. | Hier ligt een duidelijke relatie met de eerder door de staatssecretaris toegezegde uitvoering van een kosteneffect analyse (KEA). Zoals reeds ten tijde van de projectMER-procedure besproken wisselwerking tussen MER en KEA, is een zorgvuldige en tijdige afstemming noodzakelijk om resultaten van de KEA deel te laten uitmaken van de MER-procedure. Verzocht wordt om deze wisselwerking in het proces te borgen. |
| 57 | De beoordeling van het voorkeursalternatief vindt plaats met behulp van dezelfde methoden en beoordelingskader (zie tabel 5-1 en figuren 5-2 en 5-3). Deze beoordeling vindt kwalitatief plaats. | De genoemde kwalitatieve beoordeling dient te leiden tot een zorgvuldig gemotiveerde onderbouwing ervan. De wegings- beoordelingscriteria zijn niet gemotiveerd en vastgelegd. Verzocht wordt om hier een nadere uitwerking aan te geven. |
| 57 | Het is in deze fase van planvorming nooit uit te sluiten dat mogelijke negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 op kunnen treden. De Passende Beoordeling geeft inzicht in de effecten en mogelijke maatregelen om effecten te beperken of geheel te voorkomen. In de latere planvorming 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. Het gaat dus niet om berekeningen die achter de komma nauwkeurig zijn, het gaat vooral om inzicht in de grootte van de opgave om effecten te mitigeren. | Wij stellen dat de juridisch te hanteren referentiesituatie t.z. NOx voor vliegbasis De Peel er toe zal leiden dat reactivering kansloos is. De tekst op pagina 57 suggereert dat de eerder als indicatief aangeduide en voorsnog buiten beschouwing gelaten NOx-onderzoeken in deze planMER alsnog een plaats gaan krijgen. Over het NOx-rapport t.z. De Peel zijn zeer veel vragen gesteld en de inhoudelijke overleggen hiertoe zijn afgebroken omdat voornoemd rapport als zodanig buiten beschouwing zou worden gelaten. Als dit rapport -of een opvolging ervan- alsnog in deze planMER wordt gebruikt, dan verzoeken wij om de inhoudelijke overleggen opnieuw op te starten en de resultaten van deze overleggen bij deze planMER te betrekken. |
| 57 | In een MER is het verplicht om ook naar cumulatieve effecten te kijken. De effecten van het voorlopig voorkeursalternatief (dat dus bestaat uit alle behoeften) wordt daarom in samenhang – dus integraal – beoordeeld. Bijvoorbeeld op de totale impact op Natura 2000 (in plaats van alle behoeften apart), zie volgende | Cumulatie dient tevens te gaan over reeds aanwezige activiteiten en de hiermee gepaard gaande impact op de omgeving. Concreet wordt ter zake cumulatie verzocht om: - effecten vanwege de nabijgelegen vliegvelden Volkel en Weeze te beschouwen; - de activiteiten van het nabij de Lg Best kazerne gelegen Circuit De Peel als zgn. A-richting / grote lawaaimaker te betrekken. |
| 57 | Integrale afweging Voorkeursalternatief | Op de grens van Brabant en Limburg liggen verschillende Natura 2000-gebieden die een enorme vernattingsopgave hebben zoals beschreven in de Natuurdoelanalyses. Dit gaat inhouden dat in de randzones van deze gebieden op grote schaal een flinke vernatting is te verwachten. Hoe verhoudt het reactiveren van een vliegbasis, in een laaggelegen en van oudsher al nat gebied zich tot deze opgave? |
| 57 | Onderdeel van de Passende Beoordeling zijn ook enkele globale stikstofdepositieberekeningen | Een globale berekening neigt naar een indicatieve berekening zoals de eerste stikstofberekeningen ten behoeve van de projectMER vanwege reactivering van vliegbasis De Peel. Wij wijzen erop dat dit hier onvoldoende is. Ten behoeve van deze planMER zullen volledige berekeningen moeten worden uitgevoerd. Dat geldt voor alle activiteiten waarvan de stikstof-effecten van Defensie niet zijn verdisconteerd in de staat van instandhouding ten tijde van de aanwijzing als N2000-gebied. Oftwel berekeningen voor alle nieuwe activiteiten en voor alle activiteiten waar nog geen natuurvergunning voor is afgegeven. |
| 77 | Beoordelingskader voor planMER | Onder het hoofdstuk Gezonde en Veilige leefomgeving ontbreken de twee thema's Trillingen en Gezondheid. De ontwikkeling heeft impact op deze thema's en dit dient daarom onderzocht te worden. Trillingen: Het laagvliegen met helikopters en vliegtuigen leidt tot trillingen. Hierdoor ontstaat overlast naar de omgeving. Gezondheid: De ontwikkeling heeft een impact op een prettige leefomgeving rond vliegbasis De Peel. En daarmee ook op het woon- en leefgenot van de inwoners in de gemeente Horst aan de Maas. Dit dient onderzocht te worden in het planMER. Onder hoofdstuk Energie en Circulariteit ontbreekt het thema Energie. De ontwikkeling heeft impact op kansen voor duurzame energieopwekking. Het bestaande laagvlieggebied ligt deels op grondgebied van gemeente Horst aan de Maas. Een stringent juridisch planologisch regime kan ontwikkelingen voor duurzame energieopwekking beperken. De effecten hiervan dienen onderzocht te worden in het planMER. Onder hoofdstuk Sociaal en economie ontbreekt het thema Economie. De ontwikkeling van de vliegbasis, maar ook de intensivering en / of uitbreiding van laagvlieggebieden, is een bedreiging voor de kansen op economisch vlak. Denk daarbij onder andere aan werkgelegenheid, kennis en innovatie. Tevens leidt de impact voor woningbouw, recreatie, agrarische sector, industrie en hippische hub ook tot economische schade. Dit dient onderzocht te worden in het planMER. |
| 89 | Zijn er internationale verplichtingen en wat is de bron en status? Beoordelingskader voor het plan MER | Enkel de (internationale) verplichting op basis waarvan de capaciteit uitgebreid moet worden is omschreven. Niet is gebleken dat in het beoordelingskader rekening wordt gehouden met Internationale /Europese verplichtingen en afspraken en de gevolgen van/voor luchthavens (burgerluchtvaart) en vliegbasissen (militair) over de grens. Te denken valt hierbij aan de op Europees niveau vastgestelde vliegroutes van Luchthaven Weeze. |
| 90 | Geluid: Impact van de ontwikkeling op luchtvaartlawaai, wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industriellawaai en vice versa. | Het beoordelingskader van het thema Geluid wordt te globaal beschreven. Verzocht wordt om de "geluidimpact" van de ontwikkeling nader te specificeren. Verzocht wordt om in ieder geval de volgende gegevens inzichtelijk te maken: - Aantal jachtvliegtuigen dat gestationeerd wordt op De Peel en de andere alternatieve locaties - Maximaal aantal opstijgingen en landingen per dag - In welke etmaalperiodes gaan de vliegbewegingen plaatsvinden. - Geluidcontouren uitgedrukt in KE en Lden - Inzicht in het aantal gehinderden (aantal inwoners binnen de contouren) - Geluidbelasting bij gevels van woningen - Geluidbelasting in buitengebied/natuurgebieden ter bescherming flora/fauna. - Niet alleen inzicht in gemiddelde geluidbelastingen, maar ook in de maximale of piekbelastingen - Vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie (geldt voor inzichtelijk maken geluidbelastingen en aantal gehinderden) - Vergelijking met andere alternatieve locaties en wegging |
| 90 | NNN, Natura 2000 (incl. stikstof), beschermde soorten | De impact van de ontwikkeling op NNN-gebieden dient inzichtelijk gemaakt te worden. |
| 90 | Impact van de ontwikkeling op de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en ultra fijn stof | De impact van de ontwikkeling van de maximale mogelijkheden over luchtkwaliteit dient inzichtelijk gemaakt te worden. |

| Pagina | Tekst NRD | Zienschijve |
|--------|---|--|
| 90 | Beoordelingskader voor het plan MER | In het beoordelingskader wordt enkel de impact op de effecten van jachtvliegtuigen omschreven. De mogelijkheden (per locatie) om deze impact te beperken worden niet meegenomen en zouden, gelet op de toename van hinder, onderdeel moeten uitmaken van het beoordelingskader planMER. Voor bepaalde locaties zal het eenvoudiger en goedkoper zijn om overlast en hinder te beperken, dan voor andere locaties, waardoor dit een essentieel onderdeel is bij de beoordeling van alternatieven. |
| 90 | Beoordelingskader voor het planMER | Een toename van de jachtvliegtuigcapaciteit met mogelijk maximaal 2.300 sorties met jachtvliegtuigen heeft een impact op diversen thema's die in het NRD niet zijn opgenomen in het beoordelingskader planMER. Onder hoofdstuk Gezonde en Veilige leefomgeving ontbreekt het thema gezondheid. De ontwikkeling heeft een impact op een prettige leefomgeving rond vliegbasis De Peel. En dus ook op het woon- en leefgenot van de inwoners in de gemeente Horst aan de Maas. Dit dient onderzocht te worden in het planMER. Onder hoofdstuk Ruimtegebruik ontbreken een aantal thema's; recreatie, landbouw, grondeigendom. De ontwikkeling heeft impact op deze thema's en dient daarom onderzocht te worden: Recreatie: De ontwikkeling treft onze recreatieve sector. Het gebied wordt minder aantrekkelijk voor toeristen. Landbouw: Vee in weilanden kan schrikken van (laag) overvliegende gevechtvliegtuigen. Grotere dieren zoals paarden en rundvee kunnen hierbij uitbreken met alle gevolgen van dien. Los van het leed betekent dit vaak dat het dier daarna afgemaakt moet worden. In deze regio worden veel (waardevolle) paarden gefokt voor de handel en sport. De ontwikkeling is niet wenselijk voor boeren en ondernemers in deze sectoren. Grondeigendom: De ontwikkeling heeft gevolgen voor ontwikkelingsplannen binnen onze gemeente. Bijvoorbeeld woningbouwprojecten en de ontwikkeling van gebied de Peelbergen. |
| 100 | Geluid: Impact van de ontwikkeling op luchtvaartlawaai, wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industriellawaai en vice versa (zie ook blz. 108). | Het beoordelingskader van het thema Geluid wordt te globaal beschreven. Verzocht wordt om de "geluidimpact" van de ontwikkeling nader te specificeren. Verzocht wordt om in ieder geval de volgende gegevens inzichtelijk te maken: - Meer gedetailleerde beschrijving van de activiteit - Hoe vaak zal deze activiteit gaan plaatsvinden per jaar en in welke etmaalperiode? - Met hoeveel helikopters wordt er gevlogen? - Geluidcontouren uitgedrukt in KE en Lden - Inzicht in het aantal gehinderden (aantal inwoners binnen de contouren) - Geluidbelasting bij gevels van woningen - Geluidbelasting in buitengebied/natuurgebieden ter bescherming flora/fauna. - Niet alleen inzicht in gemiddelde geluidbelastingen, maar ook in de maximale of piekbelastingen - Vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie (geldt voor inzichtelijk maken geluidbelastingen en aantal gehinderden) - Schrikreacties omwonenden, flora en fauna. |
| 100 | Beoordelingskader voor het planMER | Het intensiever gebruik heeft impact op diverse thema's die in het NRD niet zijn opgenomen in het beoordelingskader planMER (pagina 100). Onder hoofdstuk Gezonde en Veilige leefomgeving ontbreekt het thema gezondheid. De ontwikkeling heeft een impact op een prettige leefomgeving rond vliegbasis De Peel. En dus ook op het woon- en leefgenot van de inwoners in de gemeente Horst aan de Maas. Dit dient onderzocht te worden in het planMER. Onder hoofdstuk Ruimtegebruik ontbreken een aantal thema's; recreatie, landbouw, grondeigendom. De ontwikkeling heeft mogelijk impact op deze thema's en dient daarom onderzocht te worden: Recreatie: De ontwikkeling treft onze recreatieve sector. Het gebied wordt minder aantrekkelijk voor toeristen. Landbouw: Vee in weilanden kan schrikken van (laag) overvliegende helikopters. Grotere dieren zoals paarden en rundvee kunnen hierbij uitbreken met alle gevolgen van dien. Los van het leed betekent dit vaak dat het dier daarna afgemaakt moet worden. In deze regio worden veel (waardevolle) paarden gefokt voor de handel en sport. De ontwikkeling is niet wenselijk voor boeren en ondernemers in deze sectoren. Grondeigendom: De ontwikkeling heeft gevolgen voor ontwikkelingsplannen binnen onze gemeente. Bijvoorbeeld woningbouwprojecten en de ontwikkeling van gebied de Peelbergen. Onder hoofdstuk Energie en Circulariteit ontbreekt het thema Energie. De ontwikkeling heeft een impact op kansen voor duurzame energieopwekking. Het bestaande laagvlieggebied ligt deels op grondgebied van gemeente Horst aan de Maas. Een stringent juridisch planologisch regime kan ontwikkelingen voor duurzame energieopwekking beperken. Dit dient onderzocht te worden in het planMER. Mocht dit zo zijn betekent dat de gemeente niet de opgelegde duurzaamheidscriteria kan behalen. Onder hoofdstuk Sociaal en economie ontbreekt het thema Economie. De ontwikkeling van de vliegbasis is een bedreiging voor de kansen op economisch vlak. Denk daarbij onder andere aan werkgelegenheid, kennis en innovatie. Tevens leidt de impact voor woningbouw, recreatie, agrarische sector, industrie en hippische hub ook tot economische schade. Dit dient onderzocht te worden in het planMER. |
| 102 | Bij beoordeling in het NRD is geen sprake van de Peel | (12) Helikopterlandingsplaats; In het conceptverslag van 19 december 2023 hebben wij gelezen dat Defensie heeft aangegeven geen helikopters vanaf De Peel te willen laten opstijgen. En dat in het NRD wel een optie is opgenomen om vliegbasis de Peel hiervoor in te zetten. Dit hebben wij bij de beoordeling niet terug kunnen vinden in het NRD. |
| 106 | Beoordelingskader voor het planMER | (13) Korte/smalle onverharde landingsbaan tactisch luchttransport. Het realiseren van een onverharde landingsbaan leidt tot een toename van luchtverkeer op vliegbasis De Peel. De toename van luchtverkeer heeft impact op diversen thema's die in het NRD niet zijn opgenomen in het beoordelingskader PlanMER (pagina 106). Onder hoofdstuk Gezonde en Veilige leefomgeving ontbreekt het thema gezondheid. De ontwikkeling heeft een impact op een prettige leefomgeving rond vliegbasis De Peel. En dus ook op het woon- en leefgenot van de inwoners in de gemeente Horst aan de Maas. Dit dient onderzocht te worden in het planMER. Onder hoofdstuk Ruimtegebruik ontbreken een aantal thema's; recreatie, landbouw, grondeigendom. De ontwikkeling heeft mogelijk impact op deze thema's en dient daarom onderzocht te worden: Recreatie: De ontwikkeling treft onze recreatieve sector. Het gebied wordt minder aantrekkelijk voor toeristen. Landbouw: Vee in weilanden kan schrikken van (laag) overvliegende vliegtuigen. Grotere dieren zoals paarden en rundvee kunnen hierbij uitbreken met alle gevolgen van dien. Los van het leed betekent dit vaak dat het dier daarna afgemaakt moet worden. In deze regio worden veel (waardevolle) paarden gefokt voor de handel en sport. De ontwikkeling is niet wenselijk voor boeren en ondernemers in deze sectoren. Grondeigendom: De ontwikkeling heeft gevolgen voor ontwikkelingsplannen binnen onze gemeente. Bijvoorbeeld woningbouwprojecten en de ontwikkeling van gebied de Peelbergen. |
| 107 | De te onderzoeken alternatieven zijn aanleggen dirtstrip op/Bij: De Peel | Het gebruik van een dirtstrip kan andere gevolgen hebben voor Natura 2000-gebieden. Hier dient rekening mee gehouden te worden bij de beoordeling van stikstof en de overige verstoringsfactoren voor N2000- |
| 107 | De te onderzoeken alternatieven zijn aanleggen dirtstrip op/Bij: De Peel | Gezien de onderbouwing op pagina 107 lijkt vliegbasis Deelen een logischere keuze voor een dirtstrip. Dit dient meegenomen te worden in de MER. |
| 107 | Zijn er internationale verplichtingen en wat is de bron en status? | In de belangenafweging dienen alle nationale EN internationale afspraken meegenomen te worden. Enkel de verplichting tot een dirtstrip wordt benoemd. Niet is gebleken dat in het beoordelingskader rekening wordt gehouden met Internationale /Europese verplichtingen en afspraken en de gevolgen van/voor Luchthavens (burgerluchtvaart) en vliegbasissen (militair) over de grens. Te denken valt hierbij aan de op Europees niveau vastgestelde vliegroutes van Luchthaven Weeze. |
| 108 | Geluid: Impact van de ontwikkeling op luchtvaartlawaai, wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industriellawaai en vice versa (zie ook blz. 100). | Het beoordelingskader van het thema Geluid wordt te globaal beschreven. Verzocht wordt om de "geluidimpact" van de ontwikkeling nader te specificeren. Verzocht wordt om in ieder geval de volgende gegevens inzichtelijk te maken: - Meer gedetailleerde beschrijving van de activiteit - Hoe vaak zal deze activiteit op vliegbasis De Peel gaan plaatsvinden per jaar en in welke etmaalperiode? - Geluidcontouren uitgedrukt in KE en Lden - Inzicht in het aantal gehinderden (aantal inwoners binnen de contouren) - Geluidbelasting bij gevels van woningen - Geluidbelasting in buitengebied/natuurgebieden ter bescherming flora/fauna. - Niet alleen inzicht in gemiddelde geluidbelastingen, maar ook in de maximale of piekbelastingen - Vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie (geldt voor inzichtelijk maken geluidbelastingen en aantal gehinderden) - Schrikreacties omwonenden en fauna. |

| Pagina | Tekst NRD | Zienswijze |
|--------|---|---|
| 108 | Beoordelingskader voor het planMER | In het beoordelingskader wordt enkel de impact van het oefenen met transportvliegtuigen en de aanleg van de dirtstrip genoemd. De mogelijkheden (per locatie) om deze impact te beperken worden niet meegenomen en zouden, gelet op de toename van overlast en hinder, wel onderdeel moeten uitmaken van het beoordelingskader planMER. De beoordeling of en op welke wijze (uitvoering en kosten) hinder en overlast beperkt kunnen worden, dient onderdeel uit te maken van de belangenafweging. |
| 108 | | In het beoordelingskader voor het planMER wordt ten onrechte geen rekening gehouden met effecten ten aanzien van de opgaven in het kader van woningbouw en energietransitie. |
| 108 | | Door de aanleg en het gebruik van de dirtstrip is er sprake van cumulatie van geluid en van de uitstoot van stikstof en fijnstof. De aandacht in de reactienota gaat vooral uit naar de geluideffecten van starts en landingen en de toetsing hiervan aan de bestaande geluidsc contouren. Er wordt geen rekening gehouden met cumulatie van geluid veroorzaakt door andere activiteiten op (en boven) vliegbasis De Peel en de activiteiten van de vliegbases Volkel, Eindhoven en Weeze (D). Wat betreft de uitstoot van stikstof en fijnstof is nu al sprake van een overbelaste situatie. De verdere toename hiervan inclusief cumulatieve effecten lijken niet nader onderzocht te worden. Wij achten nader onderzoek naar cumulatie in de meest brede zin, inclusief de gevolgen hiervan noodzakelijk. |
| 124 | Beoordelingskader voor het planMER | In het beoordelingskader voor het planMER wordt ten onrechte geen rekening gehouden met effecten ten aanzien van de opgaven in het kader van woningbouw en energietransitie (zonneparken/windmolens etc. in oprichting). Het belang van de regio in het kader van, onder meer, de opgaven in het kader van woningbouw en energietransitie dienen meegenomen te worden in de belangenafweging. |
| 124 | Beoordelingskader voor het planMER | Met de reactivering van de vliegbasis is er sprake van cumulatie van geluid en van de uitstoot van stikstof en fijnstof. De aandacht in de reactienota gaat vooral uit naar de geluideffecten van starts en landingen en de toetsing hiervan aan de bestaande geluidsc contouren. Er wordt geen rekening gehouden met cumulatie van geluid veroorzaakt door andere activiteiten op (en boven) vliegbasis De Peel en de activiteiten van de vliegbases Volkel, Eindhoven en Weeze (D). Wat betreft de uitstoot van stikstof en fijnstof is nu al sprake van een overbelaste situatie. De verdere toename hiervan inclusief cumulatieve effecten lijken niet nader onderzocht te worden. Wij achten nader onderzoek naar cumulatie in de meest brede zin, inclusief de gevolgen hiervan noodzakelijk. Cumulatie van effecten in de regio dient onderdeel uit te maken van het beoordelingskader/ belangenafweging alternatieven. Dit gelet op de ligging van bestaande burger en militaire luchthavens in binnen en buitenland. |
| Nvt | | Onderzoeken naar effecten voor de landbouw ontbreken of zijn onvoldoende gespecificeerd. We verzoeken om daarnaast te kijken naar dierenwelzijnsaspecten en bedrijfsvoeringsaspecten bij het houden van dieren. Ook wordt verzocht om gezondheidsonderzoeken naar piekgeluiden bij de planMER te betrekken, zowel vanuit geluidsperspectief als vanuit trillingen. Daarnaast dient te worden gekeken naar effecten op sociale leefbaarheidsfactoren zoals indirecte slaapverstoring, concentratiestoornissen, veiligheidsgevoel, zowel bij mensen als dieren. |
| Nvt | Bestaande afspraken, zoals RES, woningbouw, bedrijvigheid | Verzocht wordt om bestaande afspraken, zoals de regionale energiestrategie, woningbouwopgave, nieuwe bedrijventerreinen mee te nemen als bestaande ontwikkelingen |
| Nvt | | Met u zijn ook wij natuurlijk van oordeel dat de veiligheid van ons land ten alle tijden moet worden gewaarborgd. U koppelt dit direct aan een grotere behoefte aan oefengebieden, zowel op land als op zee en in de lucht. Uw sectorale ruimteclaims kunnen en mogen echter niet los worden gezien van alle andere ruimteclaims die de rijksoverheid in het vooruitzicht heeft; in ons geval gaat het dan vooral ook om de transitie van het landelijk gebied (waaronder NOVEX De Peel) en de woningbouwopgave. Dat u de huidige (oorlogs)situatie in de wereld aanwendt om nu al een Programma voor Defensie vast te stellen als uitwerking van de vigerende NOVI, vinden wij dan ook niet getuigen van een zorgvuldige, toekomstgerichte en integraal afgewogen visie voor een evenwichtige verdeling van de (nationale) ruimtevragen. In onze ogen is de nieuwe Nota Ruimte uw beleidskader voor gewenste structurerende keuzes. |
| Nvt | | In de NRD verwijst u naar een tekstregel die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is opgenomen: "Zorgdragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden aan militaire activiteiten is van nationaal belang". Wij vragen u aan deze tekstregel een nadere duiding te geven binnen het kader van de NRD en de afwegingscriteria die u gebruikt bij uw zoektocht naar voorkeursalternatieven. |
| Nvt | | Er wordt een GEOPARK opgericht voor de Peelrandbreuk waarbij gestreefd wordt naar een Unesco status. In de NRD wordt aangegeven dat er rekening wordt gehouden met gebieden met Unesco status. Wij verzoeken om het GEOPARK voor de Peelrandbreuk mee te nemen in de MER, aangezien het GEOPARK uniek is en een toeristisch trekpleister is voor de De Peel regio. |



Gemeente Venray / Gemeente Gemert-Bakel



| | | | |
|--------------------|----------------------------|-----------------------|--|
| datum | 29 januari 2024 | behandeld door | |
| uw kenmerk | | telefoonnummer | +31881191200 GGD Limburg-Noord +31883687800 GGD Brabant |
| ons kenmerk | UIT056038 | bijlage(n) | |
| onderwerp | Advies inzake NRD Defensie | | |

De gemeenten Venray en Gemert-Bakel hebben, mede namens andere omliggende gemeenten, hun GGD'en gevraagd hen te ondersteunen bij de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) bij de Milieueffectrapportage Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (d.d. 15 december 2023). Ontwikkelingen binnen Defensie zorgen ervoor dat Defensie in de toekomst behoefte heeft aan extra ruimte en nadrukkelijker in de fysieke omgeving aanwezig zal zijn. Het gaat hierbij om zowel nieuwe als bestaande locaties.

In de NRD wordt aangegeven op welke activiteiten Defensie de komende jaren wil inzetten en wat in de planMER onderzocht moet worden om inzicht te krijgen in de gevolgen op de fysieke leefomgeving van deze ruimtevragende behoeften. Hierbij wordt door Defensie **een brede benadering** gehanteerd; naast de klassieke milieuthema's worden ook thema's als gezondheid, welzijn, economie en wonen meegenomen. In de MER ligt de nadruk op de thema's die een ruimtelijke component hebben.

De GGD onderstreept het belang van een brede aanpak. Door zo integraal en transparant mogelijk een afweging te maken, oog te hebben voor meekoppelkansen op gebied van andere opgaven in Nederland (waaronder landbouwontwikkeling, woningbouwplannen, natuur en werkgelegenheid, energietransitie, klimaat en waterberging), kan een weloverwogen keuze gemaakt worden. Wij adviseren dat een gezonde en veilige leefomgeving hierin een leidend principe is.

De GGD'en geven in deze brief aan op welke punten naar haar mening de NRD / planMER aangescherpt of uitgewerkt moet worden om goed inzicht te krijgen in effecten op de gezondheid van de inwoners.

Ons advies is om gezondheid integraal onderdeel te laten zijn van de besluitvorming en zoveel mogelijk te streven naar een leefomgeving die een positief effect heeft op de gezondheid van inwoners; zij moeten in hun leefomgeving zo min mogelijk worden blootgesteld aan risicofactoren voor hun gezondheid. De uitdaging in de voorgenomen ruimtevragende activiteiten is om een **gezonde leefomgeving** te realiseren/behouden door de belasting van omgevingsfactoren zo laag mogelijk te houden. Daarnaast is het wenselijk om in de uitwerking van de ruimtevragende behoeften rekening te houden met

gezondheidsbevorderende aspecten. Denk hierbij aan meekoppelkansen voor bijvoorbeeld bewegen, ontmoeten en recreëren.

Naar aanleiding van het verzoek van de gemeenten Venray en Gemert-Bakel hebben de GGD'en in Limburg Noord en Brabant het initiatief genomen om op landelijk niveau -via GGDGHOR Nederland- op de NRD van Defensie in te spreken. Deze lokale adviesbrief ligt hiervoor aan de basis. De GGD'en hopen hiermee op meer druk richting Defensie om gezondheid goed mee te nemen in het planMER.

Gezondheid en omgeving

De omgeving speelt een belangrijke rol in het beschermen en bevorderen van de gezondheid van inwoners. De Omgevingswet legt aandacht voor gezondheid expliciet vast (artikel 1.3). Aandachtspunt is het bereiken van een balans tussen het beschermen en het benutten van de fysieke leefomgeving¹. De wet Publieke Gezondheid schrijft: "Voordat besluiten worden genomen die belangrijke gevolgen kunnen hebben voor de publieke gezondheidszorg vraagt het college van burgemeester en wethouders advies aan de gemeentelijke gezondheidsdienst (artikel 16)." In het kader van bovenstaande geeft de GGD graag ondersteuning bij een reactie op de NRD.

De GGD ziet gezondheid niet als de afwezigheid van ziekte, maar als het vermogen van burgers zich aan te passen en een eigen regie te voeren, in het licht van de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven (Huber 2012). Een gezonde leefomgeving ervaren bewoners als prettig, nodigt uit tot gezond gedrag zoals meer bewegen en elkaar ontmoeten. Dit draagt bij aan de preventie van overgewicht, lichamelijke inactiviteit en daaraan gerelateerde ziekten zoals diabetes, depressie en hart- en vaatziekten (RIVM-NOA 2017). Daarnaast is het belangrijk dat milieufactoren in de leefomgeving zo min mogelijk bijdragen aan de ziektelast. De GGD gaat waar mogelijk uit van gezondheidskundige advieswaarden van de WHO, die veelal strikter zijn dan de wettelijke normen. Bekend is dat ook onder de wettelijke normen, zoals bijvoorbeeld die voor fijnstof, gezondheidseffecten optreden.

GGD advies over opbouw en selectiecriteria in NRD

In de NRD geeft Defensie aan dat zij bezig is met een transformatie die moet leiden tot drie centrale effecten: verhogen van gereedheid en inzetbaarheid, gerichte versterking van de gevechtskracht en verbetering van de wendbaarheid van de organisatie. Consequentie hiervan is dat Defensie nadrukkelijker aanwezig zal zijn in de fysieke leefomgeving onder andere door:

1. Behoefte aan nieuwe locaties en gebieden. Hiervoor is een bovenregionale afweging nodig.
2. Nieuwe activiteiten op bestaande locaties.
3. Ontwikkeling van meer van dezelfde activiteiten op bestaande locaties of gebieden. Hiervoor is met name extra milieuruimte nodig.

¹ beschermen: het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit; benutten: het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen

In de NRD worden onderstaande locaties in provincie Limburg en Noord-Brabant benoemd:

Limburg:

- De Peel (gemeente Venray/Maashorst) (niet in gebruik)
- Weert (Weerterheide); nieuwe locatie
- Laagvlieggebied (ten zuiden van) de Peel voor helikopters
- Nieuwe locatie laagvlieggebieden: ten westen van de Peel

Noord-Brabant:

- Oirschot
- Gilze-Rijen
- Volkel (gemeente Maashorst)
- Eindhoven
- Budel (gemeente Cranendonck) (nieuwe locatie)
- Woensdrecht
- Laagvlieggebied Maas-Waal voor helikopters
- Nieuwe locatie laagvlieggebieden: ten zuiden Breda-Tilburg en ten oosten Eindhoven
- Roosendaal nieuwe locatie helikopterlandingsplaats

In de NRD wordt aangegeven dat voor 13 door Defensie gedefinieerde behoeften sprake is van een bovenregionale afweging omdat het hier gaat om nieuwe locaties/gebieden. Een aantal hiervan zijn in Brabant/Limburg gelegen. Alleen voor deze specifieke locaties wordt een alternatieven onderzoek uitgevoerd. Selectiekaders/-criteria zijn hiervoor gedefinieerd in de NRD om te bepalen of het een geschikte locatie is (tabel 5.2).

Opmerking GGD:

De GGD merkt op dat in de bijlage van de NRD voor een aantal ruimtebehoeften de afkappunten/selectiecriteria (bijvoorbeeld over de afstand tot woningen) veelal niet worden benoemd dan wel onderbouwd. De GGD adviseert om afkappunten voor elke ruimtebehoefte te benoemen en te onderbouwen, zodat duidelijk wordt of, en zo ja op welke wijze gezondheid is meegenomen.

In paragraaf 3.3 van de NRD staat dat voor zes bepalende thema's in het planMER per locatie van Defensie inzichtelijk wordt gemaakt wat de impact is op de fysieke leefomgeving.

Opmerking GGD:

De GGD mist de onderbouwing voor de keuze van deze zes bepalende thema's en adviseert om het hoofdthema 'gezonde en veilige leefomgeving' volledig uit te werken voor elke activiteit. Indien Defensie het thema gezondheid niet relevant acht voor een bepaalde ruimtebehoefte, zien we graag een onderbouwing hiervan.

In de NRD wordt aangegeven dat in de planMER de huidige situatie, de referentiesituatie en bij bovenregionale afwegingen de effecten van de diverse alternatieven onderzocht worden voor **alle** relevante thema's van de fysieke leefomgeving. Hierbij wordt een onderverdeling naar hoofdthema's, waaronder een 'gezonde en veilige leefomgeving', en vervolgens naar subthema's gemaakt (zie tabel 5-1 uit de NRD). In de bijlage van de NRD is per ruimtebehoefte aangegeven welke thema's uit het beoordelingskader (tabel 5.1) behandeld worden in de planMER.

Opmerking GGD:

Tabel 5-1 geeft het beoordelingskader voor hoofdthema 'gezonde en veilige leefomgeving', waaronder de thema's geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid licht, trillingen, hittestress en 'gezondheid' zijn geplaatst.

- De GGD beschouwt subthema's zoals geluid en luchtkwaliteit als zeer relevant voor de gezondheid van omwonenden, en vindt het daarom enigszins ongelukkig gekozen om een apart subthema 'gezondheid' te benoemen met een heel beperkte formulering. Wellicht kunt u dat subthema herbenoemen naar 'aantrekkelijke leefomgeving'. Onder dit subthema zou dan ook aandacht besteed kunnen worden aan gezondheidsbevorderende aspecten (bijvoorbeeld: een groene omgeving kan uitnodigen tot gezond gedrag wat gezondheidswinst kan opleveren).
- De GGD adviseert om niet enkel de belasting in kaart te brengen, maar ook -indien hiervoor dosis-effectrelaties bestaan- de bijbehorende ervaren gezondheidseffecten (zoals hinder en slaapverstoring). Toets aan de gezondheidskundige advieswaarden (zie verderop in deze brief).
- Licht in de omgeving, buiten de woning, heeft in de Nederlandse context een (zeer) beperkte invloed op de humane gezondheid² maar kan wel relevant zijn voor verstoring van flora en fauna. Dit subthema is daarmee logischer onder het hoofdthema 'Natuur' dan onder het hoofdthema 'Gezondheid'.
- De impact van de ontwikkelingen op hittestress voor omwonenden zal minimaal zijn. Wij adviseren om dit thema niet mee te nemen of in ieder geval niet in gelijke mate mee te nemen als de andere onderwerpen met een grote/grotere gezondheidsimpact.

In de NRD wordt aangegeven dat voor het onderzoek naar de huidige situatie, referentiesituatie, alternatieven en voorkeursalternatief gebruik gemaakt wordt van *kwantitatieve analyses op basis van bestaande data*. De bestaande data betreft onder meer bestaande contouren rondom bepaalde Defensieactiviteiten, leefomgevingsdata die openbaar toegankelijk zijn (atlas leefomgeving, CBS, etc.) en openbare beleidstukken. Ten slotte worden data vanuit diverse planbureaus en informatie over de fysieke leefomgeving vanuit provincies, waterschappen en gemeenten betrokken bij de beoordeling.

In de planMER zal de huidige en referentiesituatie voor alle locaties en specifieke activiteiten in beeld gebracht worden in een zogenaamde leefomgevingsfoto. In deze leefomgevingsfoto wordt voor alle relevante thema's van de fysieke leefomgeving inzicht gegeven in de aanwezige contouren, waarden en de bijbehorende effecten op de omgeving en vice versa. Per locatie wordt daarbij voor de zes meest relevante thema's (lees: thema's die het meeste spelen op en rondom Defensielocaties) van de fysieke leefomgeving een beoordeling gegeven van zowel de huidige situatie als de referentiesituatie. Hier is aangegeven of dit betreffende thema een groot aandachtspunt is of juist niet voor de huidige activiteiten.

Opmerking GGD:

De GGD adviseert nadrukkelijk om deze waarderingen ook **kwantitatief** te onderbouwen.

De GGD merkt op dat zij soms ook van omliggende gemeenten signalen ontvangen dat –hoewel de activiteit niet in hun gemeente plaatsvindt– hun inwoners geconfronteerd

² O.a.: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0269749123003238>,

<https://ehp.niehs.nih.gov/doi/full/10.1289/EHP3431>, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.3109/07420528.2011.602198>,

https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/408485/1_s2.0_S0048969720344430_main.pdf?sequence=1

worden met bijvoorbeeld de geluidsbelasting afkomstig van vliegbewegingen. Het advies aan Defensie is om bij het in kaart brengen van de belasting ook rekening te houden met de mogelijke belasting in omliggende gemeenten. Kijk hierbij niet enkel naar de belasting maar ook naar het aantal belaste woningen (als maat voor het aantal belaste inwoners).

Bij een locatie specifieke ontwikkeling (44 behoeften) vindt **geen** alternatieven onderzoek plaats en wordt enkel de impact op de fysieke leefomgeving op de betreffende locatie in kaart gebracht. Ook hieronder bevinden zich locaties in de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Opmerking GGD:

De GGD adviseert dat de omwonenden zo min mogelijk worden blootgesteld aan risicofactoren voor hun gezondheid; tref zo nodig mitigerende maatregelen om de overlast te beperken.

GGD advies uitwerking gezondheid

Het uitgangspunt van de GGD is dat de bevolking in zijn leefomgeving zo min mogelijk wordt blootgesteld aan risicofactoren voor hun gezondheid. De GGD wil daarom naast de hierboven genoemde punten de volgende aandachtspunten meegeven voor het opstellen van de planMER.

1. Gebruik bij de beoordeling van de belasting (zowel in de huidige/referentie situatie als indien van toepassing alternatieven) de gezondheidskundige advieswaarden. Zie voor verdere toelichting de uitwerking hieronder.
2. Houd rekening met cumulatie van milieufactoren (luchtkwaliteit, geluid, enzovoorts), maar ook de gelijktijdige blootstelling aan meerdere milieubronnen (wegverkeer, vliegverkeer, industrie, enzovoorts).
3. Houd rekening met (ervaren) hinder van inwoners (als onderdeel van gezondheid). Mensen kunnen indirecte gezondheidsklachten ervaren, welke van invloed kunnen zijn op de kwaliteit van leven (o.a. hinder/stress door geluidsbelasting, slaapverstoring en/of ongerustheid over gezondheidsrisico's).
4. Breng ook de effecten van geur op omwonenden in beeld voor diverse Defensie activiteiten. Uit de Brabantse omgevingsscan blijkt dat in gemeente(n) ernstige geurhinder naar voren komt en vliegverkeer hierbij als bron wordt aangegeven. Een voorbeeld hiervan is de gemeente Gemert-Bakel waar 4% aangeeft ernstig geurgehinderd te zijn ten gevolge van vliegverkeer. Voor de gemeente Maashorst is dit 7%. In heel Brabant is dit 2% (bron: [Brabantse Omgevingsscan \(BrOS\) - GEUR - Maashorst \(brabantscan.nl\)](#)).
5. Voor F35's zijn relatief weinig gezondheidsinzichten bekend. GGD Fryslân, GGD'en Brabant en GGD Limburg-Noord hebben een memo uitgebracht, te weten 'advies gezondheidsonderzoek rondom militaire luchthavens waar de F35 vliegt/gaat vliegen' (19 juni 2023). De GGD adviseert de resultaten uit dit onderzoek te betrekken bij de besluitvorming rondom de uitbreiding van F35 activiteiten.
6. Heb extra oog voor de aanwezigheid van groepen mensen in het effectgebied met een kwetsbare gezondheid; denk hierbij bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van scholen, zorginstellingen, opvanglocaties vluchtelingen, enzovoorts.
7. Belangrijk is dat na realisatie van de plannen de belasting en de ervaren hinder afkomstig van de verschillende milieufactoren zoals geluid, trillingen, geur en luchtkwaliteit gemonitord worden, zodat desgewenst kan worden bijgestuurd.
8. Zorg tijdens de hele procedure voor:

- a. Goede open communicatie en participatie met omwonenden, inclusief goed verwachtingsmanagement.
- b. Heldere klachtenprocedure en duidelijkheid wat er met klachten wordt gedaan.

Onderstaand worden een aantal van de hierboven genoemde aandachtspunten nader uitgewerkt.

Ad 1. Gezondheidskundige advieswaarden

- In de NRD wordt aangegeven op welke thema's en aspecten de leefomgeving wordt beoordeeld, maar het is niet duidelijk aan welke waarden getoetst wordt. De GGD adviseert om de belasting afkomstig van milieufactoren waarvoor gezondheidskundige advieswaarden (WHO waarden) zijn opgesteld, zoals geluid en luchtkwaliteit, hieraan te toetsen. Immers, ook beneden wettelijke normen kunnen gevolgen voor de gezondheid van de inwoners optreden. Worden de gezondheidskundige advieswaarden overschreden, dan wordt geadviseerd maatregelen te nemen om de belasting terug te dringen. Hierbij gaat de voorkeur uit naar maatregelen aan de bron.
- Breng in kaart voor hoeveel gevoelige bestemmingen de gezondheidskundige advieswaarde wordt overschreven door de ontwikkeling.
- **Voor geluid afkomstig van wegverkeer en bedrijfsactiviteiten geldt:**
 - Maximaal (cumulatief) geluidsniveau van 50dB Lden op de gevel.
 - Maximaal (cumulatief) geluidsniveau van 40dB Lnight op de gevel gedurende de nacht om slaapverstoring zoveel mogelijk te voorkomen.
 - Maximaal geluidsniveau binnen: 33dB Lden.
- **Voor geluid afkomstig van vliegverkeer** geldt dat er nog geen gezondheidskundige richtwaarde is te geven. Vliegverkeer is bij een gelijk geluidsniveau hinderlijker en geeft meer slaapverstoring dan weg-, railverkeer en bedrijven. Bovendien verschilt hinder door vliegverkeer van vliegveld tot vliegveld, vanwege soort vliegtuigen/helikopters/vliegtijden. Voor wat betreft de geluidsbelasting en de hiermee samenhangende ervaren hinder wordt verwezen naar de resultaten van:
 - [Rapport belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring 2020-1.pdf \(ggdghor.nl\)](#).
 - [Brief-GGD-GHOR-Nederland-bij-geluidsproblematiek-luchtvaart_DEF.pdf \(ggdghor.nl\)](#).

Neem de inzichten uit deze onderzoeken mee in de beoordeling van de geschiktheid van een locatie voor een bepaalde ontwikkeling. Gebruik daarbij zoveel mogelijk de actuele en locatiespecifieke blootstelling-effect-curves; voor geluid geproduceerd door F35-jachtvliegtuigen adviseren wij om gebruik te maken van de blootstelling-effect-curve die is opgesteld voor vliegbasis Leeuwarden³.

- Op grond van hinder en slaapverstoring moet vliegverkeer zwaarder worden beoordeeld dan andere bronnen. Zolang er geen gezondheidskundige richtwaarde is te noemen, kan worden uitgegaan van de WHO-advieswaarden (45dB Lden en 40dB Lnight). Hierbij moet wel het besef zijn dat bij deze waarden

³ <https://www.gemert-bakel.nl/advies-gezondheidsonderzoek-rondom-militaire-luchthavens-waar-de-f35-vliegtgaat-vliegen>

- nog steeds een hoog percentage ernstige hinder (10%) en ernstige slaapverstoring (11%) optreedt. Maximaal geluidniveau binnen: 33dB Lden.
- De GGD'en pleiten voor het verminderen en zo mogelijk afschaffen van nachtelijke vliegbewegingen/activiteiten (ook in de randen van de nacht). Nachtvluchten zijn een belangrijke bron van slaapverstoring en hinder (zie ook advies van GGD GHOR inzake 'Geluidshinder, slaapverstoring en gezondheidsschade door luchtvaart'; kenmerk 23-070-TC; 20-06-2023).
 - Houd rekening met de piekbelasting. Dit kan namelijk tot extra hinder en slaapverstoring leiden en bovendien zijn er bij sommige geluidbronnen (F-35s) zorgen bij omwonenden over gehoorschade.
 - Breng daartoe in beeld: de geluidniveaus ter hoogte van woningen, aantal woningen bij die geluidniveaus, frequentie van optreden en tijdstippen op de dag en nacht (inclusief randen van de nacht 22-23 uur en 7-8 uur).
 - De GGD adviseert met betrekking tot geluid ook aandacht te besteden aan rattle noise daar waar het ruimtebehoefte betreft in relatie tot helikopter gebruik. Rattle noise ontstaat wanneer bouwdeelen (wanden, daken, deuren, ramen) van gebouwen of voorwerpen in gebouwen in **trilling** komen. Rattle noise komt voor bij bepaalde helikopters, zoals Chinooks. Trillingen kunnen leiden tot hinder. De belangrijkste klachten die samenhangen met trillingen zijn: irritatie, boosheid en onbehagen. Daarnaast kunnen trillingen (via omzettingen in funderingen, muren, etc.) leiden tot laagfrequent geluid. Blootstelling aan laagfrequent geluid kan leiden tot (ernstige) hinder, slaapverstoring en indirecte effecten zoals stress, hartkloppingen en een onbehaaglijk gevoel. Houd rekening met het totaal aantal gehinderden/woningen.
 - Voor **luchtkwaliteit** geldt
 - Streef naar de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO voor PM10 (15 µg/m³), PM2,5 (5 µg/m³), NO₂ (10 µg/m³). Neem in de uitwerking mee wat de bijdrage is van de verschillende bronnen voor de concentraties van de hierboven genoemde stoffen op leefniveau. Druk de blootstelling aan NO₂ en fijnstof ook uit in gezondheidsmaten (bijvoorbeeld volgens de methode zoals het Rijk toepast in het Schone Lucht Akkoord). Daarnaast zou ook aandacht besteed kunnen worden aan zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zoals benzeen. Voor ZZS geldt het maximaal toelaatbaar risico (MTR, beschikbaar via het [RIVM](#)) als gezondheidkundig geschikt toetsingskader.
 - Voor ultra fijnstof zijn nog geen gezondheidkundige advieswaarden vastgesteld. Maar de GGD vindt het wel heel belangrijk dat dit aspect voor luchthavens in beeld wordt gebracht om zo de gevolgen van een voorgenomen ontwikkeling mee te kunnen wegen.
 - De GGD adviseert bij nieuwe of uit te breiden locaties, waarbij er bijvoorbeeld additionele (toegangs-)wegen aangelegd gaan worden of waarbij bestaande wegen veel drukker worden, rekening te houden met de afstand en verkeersintensiteit in relatie tot (bestaande) gevoelige bestemmingen. Gezondheidsrisico's van omwonenden nemen namelijk toe naarmate de afstand tot de weg kleiner is, ook wanneer de luchtkwaliteit daar aan de Europese grenswaarden voldoet. Woningen en voorzieningen waar kinderen, ouderen of mensen met een zwakke gezondheid langdurig verblijven moeten daarom op ruime afstand van drukke wegen worden gerealiseerd. Hanteer dan ook de volgende afstandscriteria voor nabijgelegen gevoelige objecten:
 - Drukke weg buiten de bebouwde kom: ten minste 50 meter tot eerstelijns bebouwing.

- Drukke weg binnen de bebouwde kom: ten minste 25 meter (bij voorkeur ten minste 50 meter) tot eerstelijns bebouwing.
- Snelwegen: minimaal 150 meter, bij voorkeur 300 meter.

Ad 2/3 Cumulatie en ervaren hinder

- De GGD benadrukt dat gezondheid méér is dan de uitkomst van formules over geluid, luchtkwaliteit, enzovoorts. Er zit óók een belevingsaspect aan, welke direct doorwerkt op de ervaren kwaliteit van leven en indirect (via stressmechanismen in het lichaam) ook op de fysieke gezondheid. Dit kan met berekeningen maar ten dele worden beschreven, zeker indien actuele en lokale blootstelling-effectcurves ontbreken en er dus (logischerwijs) teruggerepen moet worden naar oudere of niet-lokale curves. Bovendien brengen veranderingen in de leefomgeving (zoals ontplooiën van een milieubelastende activiteit die er eerst niet/nauwelijks was) vaak in eerste instantie ook een heftigere belevingsrespons tot stand (bijvoorbeeld geluidhinder), dan met blootstelling-effect-curves wordt voorspeld.
- Bij reeds hoog belaste gebieden met veel hinder, bij voorkeur zorgdragen voor een afname van de belasting tot onder de gezondheidskundige advieswaarden. Houd bij de afweging rekening met de bestaande hinder/ongerustheid van de bewoners op dit moment. De GGD adviseert om bij de beoordeling gebruik te maken van de resultaten uit de gezondheidsmonitor om inzicht te krijgen in de wijze waarop de leefomgeving op dit moment door de omwonenden wordt ervaren. Inzicht in reeds bestaande knelpunten/ervaren hinder of andere gezondheidsrisico's kunnen gebruikt worden in de afweging voor een bepaalde locatie en/of uitbreiding op een bestaande locatie. De Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen brengt de gezondheid, het welzijn en de leefstijl van Nederlanders van 18 jaar en ouder in kaart. Alle GGD'en, GGD GHOR Nederland, het RIVM en het CBS voeren dit onderzoek samen uit. Normaal vindt elke 4 jaar een meting plaats.

Bij vragen zijn wij graag bereid toelichting te geven. Afstemming met de GGD'en verloopt bij voorkeur (zoals ook gebruikelijk was tijdens het voorproces) centraal via de coördinerende gemeenten Gemert-Bakel en Venray.