



## Eerste hulp bij luchthavenbesluiten.

### Relevante woorden uit de stukken die gaan over de reactivering van Vlieghaven de Peel 20192020

**Afdeling:** De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in Den Haag. Dit is de hoogste en enige rechter die het luchtvaartbesluit zal gaan beoordelen na de zienswijzeronde tegen de Milieueffectrapportage. In mei concludeerde de Raad van State dat de Nederlandse regelgeving die de Natura-2000 gebieden moet beschermen voor een teveel aan stikstof, onvoldoende is.

**Belanghebbende:** Om een zienswijze te kunnen indienen en beroep te kunnen instellen bij de Afdeling Rechtspraak is het –zoals altijd in het bestuursrecht- nodig dat sprake is van belanghebbendheid. Belanghebbenden zijn diegenen die gevolgen van enige betekenis ondervinden ten gevolge van een activiteit. De gevolgen mogen niet zo klein zijn dat het geen naam heeft maar als u het duidelijk tot zeer duidelijk hoort, voelt of ziet dan bent u belanghebbend. (ECLI:NL:RVS:2017:3126).

**Beperkingengebied:** Het beperkingengebied wordt vastgesteld in het Luchthavenbesluit dat volgt op de M.E.R. en het is samengesteld uit:

- a. het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) door alle startende en landende vliegtuigen (**de geluidszone**),
- b. het **obstakelbeheergebied** waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden en
- c. het **vogelbeheergebied** waar regels gelden met het oog op de vogelaantrekkende werking.

**Commissie Overleg & Voorlichting Milieu:** Dit is de commissie die is aangesteld door de Minister van Defensie voor overleg en voorlichting over de milieuaspecten van de luchthaven. De commissie bestaat in ieder geval uit: a. één vertegenwoordiger van de betrokken provincies waar het beperkingengebied in ligt b. twee vertegenwoordigers van elke gemeente waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen, waarvan één vertegenwoordiger van elke gemeente een omwonende van de luchthaven is; c. één of twee vertegenwoordigers van de luchthaven; d. één of twee vertegenwoordigers van Onze Minister van Defensie.

**Commissie MER:** De Commissie m.e.r. is een onafhankelijke organisatie in Utrecht die op meerdere momenten bij kan dragen aan de kwaliteit van de milieueffectrapportage. Bij de start kan zij een *advies over reikwijdte en detailniveau* geven: wat moet er onderzocht worden en tot op welk detailniveau. Zij geeft in het advies bijvoorbeeld aan welke milieueffecten relevant zijn en welke berekeningen gemaakt moeten worden. Als het milieueffectrapport geschreven is beoordeelt zij het rapport op juistheid en volledigheid in een *toetsingsadvies*. Bijvoorbeeld of de berekeningen kloppen, en of er geen relevante informatie over het hoofd is gezien. In zake vliegbasis de Peel is op 22 oktober 2019 advies uitgebracht door de Commissie MER over de details van het onderzoek dat moet worden gedaan.

**Crisis en herstelwet:** Deze wet is gericht op de versnelling van besluitvorming rond infrastructurele projecten. Hieronder vallen grote bouwprojecten en projecten op het gebied van duurzaamheid, energie en innovatie. Gevolg van toepassing van de Crisis en herstelwet is dat bijvoorbeeld de termijnen korter zijn.

**Fijnstof** (uitgedrukt in PM10 en PM2,5): is een vorm van luchtvervuiling. Tot fijnstof worden in de lucht zwevende deeltjes kleiner dan 10 micrometer gerekend. Fijnstof bestaat uit deeltjes van verschillende grootte, herkomst en chemische samenstelling. Uit epidemiologische en toxicologische gegevens blijkt dat fijnstof bij inademing schadelijk is voor de gezondheid. Zo leidt het bij mensen met luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten tot verergering van hun symptomen en heeft het bij kinderen invloed op de ontwikkeling van de longen

**GES: Gezondheids Effect Screening.** Deze methodiek houdt in dat milieueffecten op de gezondheid in scores worden bepaald. De GES-methodiek levert een gezondheidskundige score op per relevant milieuaspect. Hoe hoger de score, hoe slechter de milieugezondheidskwaliteit.

**Geluidsbelasting:** Dit is de term die gebruikt wordt om de waarde van het geluidsniveau aan te geven. Geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Ke, Lden en Lnight.

**Ke:** Ke staat voor kosteneenheden. Hiermee wordt de geluidsbelasting ten gevolge van startende en landende vliegtuigen gegeven over twaalf maanden, gedurende het gehele etmaal op een punt buitenshuis. Het gaat daarbij om: a. De geluidsproductie van vliegtuigen b. De aantallen starts en landingen c. De tijdstippen van aankomst en vertrek. In deze optelsom telt de geluidsbelasting in de nacht zwaarder mee dan de geluidsbelasting overdag.

**Ke (contour):** De 35 Ke-lijn bijvoorbeeld, tekent een gebied af -geeft dus de contouren weer- waar de geluidsbelasting 35 kosteneenheden bedraagt.

**Koolstofdioxide of CO<sub>2</sub>** wordt onder andere geproduceerd bij de verbranding van koolstofhoudende stoffen, zoals fossiele brandstoffen. Een vliegtuig vliegt op kerosine. Dit is een fossiele brandstof. CO<sub>2</sub> is het belangrijkste broeikasgas en heeft gevolgen voor de klimaatopwarming van de aarde.

**Lden:** (Engels: *Level day-evening-night*) is een Europese maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai over een hele dag uit te drukken. Ten aanzien van de Lden en Inight-geluidbelasting is voor het berekenen daarvan voor militaire luchthavens nog geen berekeningsvoorschrift voorhanden.

**Lnicht:** (Engels: *Level night*) is het over alle nachtperiodes van een jaar gemiddelde geluidniveau, dat wordt gehanteerd als een indicator voor slaapverstoring. Ten aanzien van de Lden en Inight-geluidbelasting is voor het berekenen daarvan voor militaire luchthavens tot op heden geen berekeningsvoorschrift voorhanden.

**Luchthavenbesluit:** Voor het gebruik van een vliegbasis is op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Een luchthavenbesluit wordt op voordracht van de staatssecretaris van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. In het luchthavenbesluit wordt

- a. het maximum aantal (gemotoriseerde indien van toepassing) vliegtuigbewegingen op jaarbasis vastgelegd voor het recreatief burgerluchtverkeer.
- b. de bestemming en het gebruik van grond binnen het beperkingengebied en regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd, waaronder de openstellingstijden van de luchthaven.

**Luchthavengebied:** het gebied dat in een luchthavenbesluit daadwerkelijk bestemd wordt voor gebruik als luchthaven.

**Luchtvaartwet:** deze wet regelt het gebruik van luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen in Nederland.

**Milieu-effectrapport:** Om de gevolgen voor het milieu, inclusief natuur wordt voordat een luchthavenbesluit wordt genomen een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het MER worden milieueffecten beschreven. Het gaat dan vooral om de geluidsbelasting, externe veiligheid, luchtkwaliteit en natuur. Daarnaast wordt aandacht besteed aan grondgebonden geluid, grondgebonden externe veiligheid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap en wegverkeer.

**Militaire Luchtvaart Autoriteit:** Dit onderdeel van het Ministerie van Defensie is onder andere belast met de handhaving van de normen voor geluidbelasting op grond van de Wet luchtvaart.

**Natura 2000-gebieden:** Nederland moet volgens Europese regels de biodiversiteit in 160 natuurgebieden in Nederland beschermen, de zogenaamde Natura 2000-gebieden. 118 van deze gebieden zijn volgens het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) "gevoelig voor stikstof". Volgens het RIVM zorgt het Nederlandse vliegverkeer voor ongeveer 0,1 procent van de stikstof die neerslaat in stikstofgevoelige natuurgebieden.

**Plaatsgebonden Risico (PR):** Hierbij gaat het om de veiligheid van luchthavenluchtverkeer (bijvoorbeeld neerstorten). Deze wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), en Totaal Risico Gewicht (TRG). In het Groepsrisico (GR) wordt het totale risico van het luchtverkeer berekend.

**Proceduremogelijkheden luchtvaartbesluit:** Tegen het voornemen om een Vlieghaven te reactiveren kunnen zienswijzen worden ingediend. Tegen het Plan om De Peel te heropenen zijn in augustus 2019 een paar honderd zienswijzen ingediend. Tegen de MER die in november 2019 wordt verwacht kunnen opnieuw zienswijzen worden ingediend. Het indienen van zienswijzen tegen de MER is verplicht om later tegen het luchtvaartbesluit beroep te kunnen indienen tegen het besluit bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State.

**Rechtsbijstandsverzekeraars:** Verzekeringen die kosten voor bijstand van een advocaat dekken. Verzekerden kunnen, als de kwestie onder het verzekerde pakket valt via hun verzekering, door een advocaat naar keuze, een zienswijze laten indienen en beroep laten aantekenen tegen het luchtvaartbesluit.

**Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>):** Er zijn een aantal stoffen die het element stikstof bevatten: ammoniak (NH<sub>3</sub>), dat door de landbouw wordt uitgestoten, en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), die bij verbrandingsprocessen worden uitgestoten en dus worden uitgestoten door onder meer het verkeer en de industrie. Wanneer er te veel van deze stoffen in natuurgebieden terechtkomen, kan dit de biodiversiteit aantasten.

**Vrije advocatenkeuze:** Op grond van jurisprudentie van het Europese Hof hebben rechtsverzekerden altijd het recht om te kiezen voor een advocaat voor een administratieve procedure. Onder een administratieve procedure valt het indienen van een zienswijze gericht tegen de Milieueffectrapport en het beroep tegen het Luchtvaartbesluit. Verzekeraars hebben soms advocaten in dienst. Verzekerden mogen zelf iemand kiezen.

**Zienswijze:** Dit is een soort van bezwaar tegen een plan om een besluit te nemen. Waar het gaat om een luchthavenbesluit is het mogelijk twee keer een zienswijze in te dienen. De eerste zienswijze richt zich tegen het eerste plan. De tweede zienswijze kan ingediend worden tegen het Rapport MER.