



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luitenant-Generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel

Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

22 oktober 2019 / projectnummer: 3099



1 Advies voor de inhoud van het milieueffectrapport

De staatssecretaris van Defensie onderzoekt de mogelijkheden om de Luitenant-Generaal Bestkazerne in de gemeenten Venray en Gemert-Bakel opnieuw voor vliegverkeer open te stellen,¹ met name voor F-35 jachtvliegtuigen. Voordat de staatssecretaris besluit over het gebruik van de luchthaven, geluidzones, een obstakelbeheergebied, vliegroutes en een vogelbeheergebied, worden de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De staatssecretaris heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de gewenste inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende informatie als essentieel voor het meewegen van het milieubelang in het luchthavenbesluit, en daarmee als relevante informatie voor het MER:

- de specificatie en verantwoording van de beoogde activiteiten. Het gaat daarbij zowel om de aard en de omvang van het vliegverkeer als om de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd om het terrein voor vliegverkeer te kunnen gebruiken;
- een volledige beschrijving en onderbouwing van de gegevens die worden gehanteerd om de geluidbelasting, de hinder en de veiligheidsrisico's te bepalen van F-35 jachtvliegtuigen (ook wel bekend als Joint Strike Fighters). Geef ook concreet aan wat lacunes in die gegevens betekenen voor het op te zetten monitoringprogramma;
- een vergelijking van locatiealternatieven ter onderbouwing van het besluit om de Luitenant-Generaal Bestkazerne als vliegbasis te reactiveren;
- een beschrijving van onderscheidende varianten op het voornemen waarmee verwachte effecten kunnen worden ingeperkt, bijvoorbeeld één of meer varianten op te vliegen routes;
- een vergelijking van de actuele omgevings- en natuurkwaliteit met de situatie die ontstaat als het terrein opnieuw als vliegbasis wordt gebruikt. Maak die vergelijking voor alle te beschouwen milieueffecten.

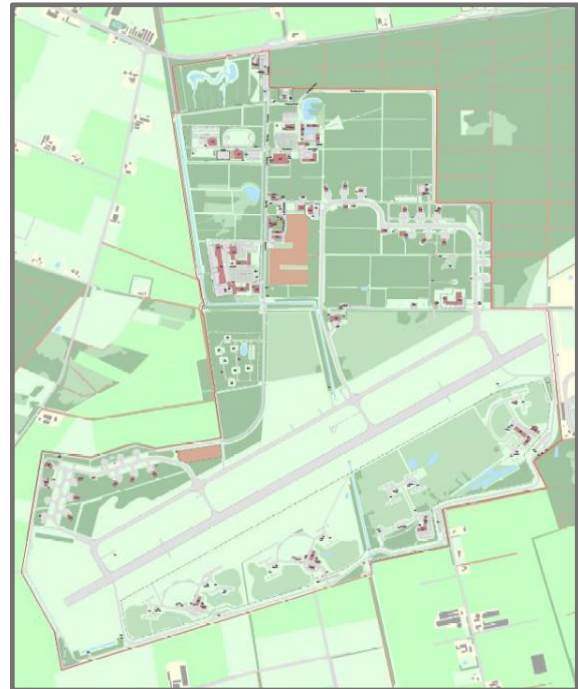
Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de 'Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapportage Luitenant-Generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel' van 25 juni 2019 (hierna NRD). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

¹ Het terrein wordt sinds 1994 niet meer als militaire luchthaven gebruikt. Het is in 2012 als vliegbasis gedeactiveerd en omgedoopt van luchthaven De Peel in Luitenant-Generaal Bestkazerne.

Figuur 1

Plattegrond van het kazerne-terrein met onderaan de start- en landingsbaan (NRD, blz. 12). De baan heeft een lengte van ongeveer 3.000 meter. Diverse aanpassingen zijn nodig om het terrein voor bijvoorbeeld F-35 jachtvliegtuigen te kunnen gebruiken. Zo moet onder andere de toplaag van de banen worden vervangen.



Waarom een MER en een advies van de Commissie?

Het te nemen besluit gaat over het in gebruik nemen van een start- en landingsbaan met een lengte van meer dan 2.100 meter. Aan een dergelijke activiteit zijn grote gevolgen voor onder andere de leefomgeving en de natuur verbonden, die in een project-MER worden onderzocht. De staatssecretaris van Defensie heeft de Commissie om advies gevraagd.

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet in dit geval de staatssecretaris van Defensie. Het bevoegd gezag – in dit geval ook de staatssecretaris van Defensie – besluit over de voorwaarden voor het gebruik van de luchthaven.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3099](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Onderbouwing, kader en besluiten

Onderbouwing

In de NRD staat dat het terrein 18 weken per jaar zal worden gebruikt door een eenheid van 200 militairen met maximaal 12 jachtvliegtuigen. Daarnaast zal het worden gebruikt voor oefeningen met helikopters en C-130 Hercules toestellen, als oefenveld voor oefennaderingen en voor testvluchten met drones.² Verder is er in de NRD sprake van het mogelijk maken van burgermedegebruik voor vliegverkeer van maatschappelijk belang, zoals vluchten met traumahelikopters.

² Zie hiervoor paragraaf 4.1 op blz. 18 van de NRD.

Onderbouw per type activiteit waarom de uitbreiding en/of verplaatsing ervan aan de orde is. Immers, de achtergrond van de gewenste ontwikkelingen bepaalt welke alternatieven in het milieueffectrapport moeten worden onderzocht.³ Geef aan welke van de activiteiten prioritair zijn. Ook dat beïnvloedt namelijk de te beschouwen alternatieven. Inzicht in de achtergrond van de behoeften van Defensie en in wijzigingen in die behoefte is, zoals de Commissie in een eerder [advies over luchthaven Gilze-Rijen](#) heeft aangegeven, ook belangrijk voor de informatievoorziening naar de gemeenten, de omwonenden en andere belanghebbenden die de gevolgen van het voornemen ondervinden.⁴ Daarnaast moet de informatie uit het MER de afweging van eventuele andere claims op de beschikbare milieuruimte mogelijk maken.⁵

Kader

De NRD vermeldt eerdere besluiten die relevant zijn voor de vaststelling van het gewijzigde gebruik van de Luitenant-Generaal Bestkazerne, zoals vigerende gemeentelijke bestemmingsplannen, het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen uit 2001 (SMT-2) en de beschikkingen burger- en recreatief medegebruik.⁶ Geef aan wat het belang is van ieder van deze besluiten. Ga daarnaast ook in op meer generieke wetgeving en beleid die randvoorwaarden stellen aan het voornemen. Voorbeelden zijn:

- de Wet luchtvaart (en daarop gebaseerde relevante besluiten en regelingen), de Wet natuurbescherming (inclusief nieuwe afspraken over de aanpak van het stikstofprobleem⁷) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- het provinciaal omgevingsplan Limburg 2014 en de bijbehorende Omgevingsverordening Limburg 2014, de Brabantse Omgevingsvisie en de bijbehorende Verordening Ruimte;
- de luchtvaartnota en het programma voor de luchtruimherziening die beide op dit ogenblik worden voorbereid.

Het MER moet laten zien of het voornemen voldoet aan de randvoorwaarden die het wettelijke en beleidskader eraan stellen. Is dat niet het geval dan moeten andere alternatieven of aanvullende maatregelen worden onderzocht.

Te nemen besluit(en)

Het MER wordt opgesteld in voorbereiding op de vaststelling van een luchthavenbesluit. Daarin worden onder andere het luchthaventerrein, de aard en omvang van het gebruik, de milieuruimte en openingstijden vastgelegd. Daarna zullen andere besluiten worden genomen. Voorbeelden zijn besluiten over de bestemmingsplannen, waarin bijvoorbeeld de geluidcontouren en het obstakelbeheergebied zullen worden vastgelegd, over de vliegroutes en over de veranderingen en werkzaamheden die nodig zijn om het terrein gebruiksklaar te maken voor

³ Ook de provincie Noord-Brabant geeft in haar zienswijze aan het belangrijk te vinden dat het nut en de noodzaak van het voornemen per type activiteit helder worden geformuleerd.

⁴ In een aantal zienswijzen staat dat niet overtuigend is aangegeven waarom het terrein opnieuw als luchthaven in gebruik moet worden genomen. Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen van de gemeenten Venray, Someren en Helmond e.a., die van Vereniging Milieudefensie en zienswijzen zoals die met nummers BS2019015640 en BS2019013890.

⁵ De gemeenten Gemert-Bakel en Someren, het Dorpsoverleg De Rips, de Stichting Dorpsraad Vredepeel en een aantal omwonenden wijzen op een mogelijk conflict tussen de ontwikkeling van de luchthaven en (gewenste) ontwikkelingen in de omgeving van het kazerneterrein. Zie hiervoor ook paragraaf 4.8 met betrekking tot het vogelbeheer en paragraaf 4.9 over duurzaamheid.

⁶ Zie hiervoor paragraaf 3.1.2 op blz. 8 van de NRD.

⁷ Zie hiervoor paragraaf 4.1 op blz. 19 van de NRD onder het kopje 'Natura 2000-gebieden: stikstofdepositie'.

militair vliegverkeer.⁸ Geef aan welke besluiten nog op het luchthavenbesluit volgen, wie daarvoor het bevoegd gezag is en wat globaal de planning is.

3 Huidig gebruik, voornemen en alternatieven

3.1 Huidig gebruik

In de NRD staat dat het terrein nu wordt gebruikt door eenheden van het Grondgebonden Luchtverdedigingscommando⁹ en nauwelijks voor vliegverkeer¹⁰. Tijdens het bezoek van de Commissie aan de Luitenant-Generaal Bestkazerne op 18 september 2019 is aangegeven dat de activiteiten van het luchtverdedigingscommando slechts marginaal door de nieuwe activiteiten zullen worden beïnvloed. Richt de beschrijving van het huidige gebruik vooral op die onderdelen die bijdragen aan relevante milieueffecten (zoals geluidhinder, effecten op de natuur en de externe veiligheid) of die significant zullen wijzigen (zoals de omvang van het weg- en vliegverkeer).

3.2 Voornemen

Zoals in hoofdstuk 2 van dit advies is aangegeven, is het de bedoeling om het terrein te gebruiken voor verschillende vormen van vliegverkeer. Specificeer per activiteit het type en aantal toestellen en het benodigde aantal vliegtuigbewegingen gedurende de dag, de avond en de nacht.¹¹ Maak daarbij ook onderscheid tussen militair vliegverkeer en burgerluchtvaart.¹²

In de NRD is sprake van een overgangperiode waarin de nieuwe activiteiten en benodigde voorzieningen worden opgebouwd.¹³ Zo moeten de start- en rolbanen worden gereviseerd en moet er baanverlichting worden aangebracht om het terrein gebruiksklaar te maken voor militair vliegverkeer. Specificeer de noodzakelijke veranderingen en werkzaamheden en geef aan hoe lang ze duren en wat dat betekent voor de ontwikkeling in het vliegverkeer in die overgangperiode.

Tijdens het bezoek van de Commissie aan de kazerne is aangegeven dat het terrein mogelijk moet worden uitgebreid om alle beoogde activiteiten te kunnen realiseren en dat dus een stuk grond moet worden verworven. Geef aan welke eisen (oppervlakte en ligging ten opzichte van andere activiteiten) aan de grond worden gesteld en welke functies hij krijgt. Neem de (indicatieve) begrenzing op in het MER.

⁸ Zie hiervoor paragraaf 4.1 op blz. 19 van de NRD.

⁹ De belangrijkste activiteiten van deze eenheden zijn opgesomd in paragraaf 3.2.2 op blz. 10 van de NRD.

¹⁰ Zie hiervoor blz. 5 en par 3.2.2 van de NRD. Het zou nu gaan om gebruik door zweefvliegclubs en defensiehelikopters.

¹¹ In verschillende zienswijzen wordt meer informatie gevraagd over (de noodzaak voor) nachtvluchten. Voorbeelden zijn de zienswijzen van de gemeente Someren, Helmond e.a. en van de provincie Brabant.

¹² In verschillende zienswijzen wordt aangegeven dat onduidelijk is welke (luchtgebonden) activiteiten er zullen plaatsvinden op het terrein en/of wordt gevraagd om ze gedetailleerd te beschrijven. Voorbeelden zijn de zienswijzen van de Brabantse Milieufederatie en de gemeenten Venray, Helmond e.a. en Someren en de Dorpsoverleggen Milheeze en De Rips. En in de zienswijze van Uniegoed B.V. en die met nummer BS2019016117 wordt gevraagd of het medegebruik door NAVO-partners wordt meegenomen in de aantallen vliegtuigbewegingen (en dus in de effectberekening).

¹³ Zie paragraaf 4.1 op blz. 19 van de notitie R&D.

3.3 Alternatieven

De enige alternatieven die in de NRD worden voorgesteld, betreffen het spreiden in de tijd van het gebruik van de luchthaven, namelijk: over een periode van drie maal zes weken, zes maal drie weken of 24 weken. Volgens de Commissie zullen de alternatieven geen significant verschillende milieueffecten veroorzaken, tenzij ook sprake is van een andere spreiding over de seizoenen. Zij vindt het onderzoek naar andere, hierna beschreven alternatieven relevanter, óf omdat ze nodig zijn om het reactiveren van het militair vliegverkeer op de Luitenant-Generaal Bestkazerne te verantwoorden óf omdat ze de omvang en de verdeling van de milieugevolgen wezenlijk beïnvloeden.

Locatiealternatieven¹⁴

Het MER moet inzicht bieden in de rol die milieuaspecten spelen bij de keuze voor de Luitenant-Generaal Bestkazerne als vestigingslocatie voor de eerder genoemde activiteiten. Dat kan bijvoorbeeld door het volgende aan te geven:

- of het voornemen meer of minder ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden veroorzaakt als het niet in Venray en Gemert-Bakel wordt gerealiseerd maar wordt toegevoegd aan het militaire vliegverkeer op andere vliegbases in Nederland of aan het vliegverkeer op oefenterreinen in het buitenland;
- op welke afstand en op welke hoogte verstoringsgevoelige natuur¹⁵ bij ieder van de luchthavens wordt overvlogen;
- of in de omgeving van andere luchthavens daadwerkelijk functies aanwezig zijn die iedere verdere groei in vliegverkeer uitsluiten.

De Commissie wijst erop dat vanwege de stikstofproblematiek en de mogelijke verstoring van kwetsbare soorten die deel uitmaken van de doelen van Natura 2000-gebieden, mogelijk ook een ADC-toets moet worden uitgevoerd (zie hiervoor paragraaf 4.8 van dit advies). Een goede locatieafweging en onderbouwing van de noodzaak van de activiteit vormen (in die volgorde) de eerste stappen in een dergelijke toets.

Route-¹⁶ en gebruiksalternatieven¹⁷

De vliegroutes en -hoogtes, de verdeling van starts en landingen over de 06- en 24-zijden van de baan en de aard¹⁸ en omvang van het gebruik, hebben een wezenlijke invloed op de omvang en de ruimtelijke verdeling van de milieugevolgen. Maak inzichtelijk welk alternatief gebruik en welke alternatieve routes zijn afgewogen en welke rol de milieugevolgen, de

¹⁴ Ook de gemeente Someren en Helmond e.a., Stichting Achmea Rechtsbijstand in naam van derden, de Brabantse Milieufederatie, het Dorsoverleg De Rips en Vereniging Milieudefensie vragen om onderzoek naar locatiealternatieven.

¹⁵ Houd daarbij rekening met verstoring door zowel geluid als beweging.

¹⁶ Zienswijzen zoals die van de Brabantse Milieufederatie en die met nummer BS2019015640 wijzen op het belang van de vliegroute voor de (verdeling van) de hinder.

¹⁷ Ook de provincie Brabant vraagt in haar zienswijze om onderzoek naar een aantal van de hierna voorgestelde route- en gebruiksalternatieven. Ze vraagt ook om een alternatief met tijdelijke voorzieningen te vergelijken met een alternatief met semi-permanente voorzieningen.

¹⁸ Een voorbeeld is de motorsetting van de jachtvliegtuigen: afhankelijk van het type oefening en vluchtuitvoering wordt het motorvermogen bepaald ("min power", "mil power", "afterburner power"). Dat beïnvloedt de milieueffecten. Zo kunnen volgens de Noise Test Data van de F-35 bij level flight, 160 knots op 1000 ft geluidniveaus variëren tussen 94 en 121 dB(A). Geef inzicht in mogelijke keuzes.

vliegveiligheid, de mogelijke interferentie met ander vliegverkeer en eventuele andere aspecten spelen bij het maken van keuzes.^{19, 20}

Breng de vliegroutes – en –hoogtes apart in beeld voor jachtvliegtuigen, transportvliegtuigen, helikopters, drones en burgerluchtverkeer. Dit is van belang voor een goed begrip van bijvoorbeeld de berekende geluidbelasting en het ontwerp van mogelijk milieuvriendelijkere gebruiksalternatieven.

De geluidhinder en de invloed op de natuur en op de externe veiligheid zijn naar verwachting de belangrijkste milieueffecten. Te onderzoeken wijzigingen in het gebruik van het terrein die een wezenlijke invloed hebben op deze milieueffecten, zijn wijzigingen in:

- de omvang van de verschillende vormen van (militair) vliegverkeer.²¹ Ga dus na of alle vormen van gebruik even noodzakelijk zijn (zie hoofdstuk 1 van dit advies) en welke bijdrage iedere vorm van gebruik levert aan, met name, de geluidhinder. Ga ook na wat het zou betekenen voor het aantal te realiseren vliegtuigbewegingen als het normenstelsel voor de burgerluchtvaartgeluid²² van toepassing zou zijn op dit voornemen en als de nieuwe WHO-advieswaarde voor luchtvaartgeluid²³ richtinggevend zou zijn;
- de verdeling van vliegbewegingen over de dag, de avond en de nacht.²⁴ Onderbouw de beoogde verdeling bijvoorbeeld op basis van de gerealiseerde verdeling in de voorbije jaren op andere militaire luchthavens en ga na wat het uitsluiten van nachtvluchten betekent voor de geluidhinder en voor de natuurwaarden in omliggende Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor verstoring door geluid en beweging;²⁵
- de plaats waar vliegtuigen worden opgesteld en warmdraaien.

3.4 Referentie

In een MER moet de situatie die zich voordoet als het voornemen wordt gerealiseerd, worden vergeleken met de situatie die zich voordoet als het niet wordt gerealiseerd. Die laatste situatie noemt men de referentiesituatie. Daarin zitten, bovenop de huidige, feitelijke situatie, alleen die ontwikkelingen waarover met zekerheid is besloten.²⁶ In de NRD wordt voorgesteld om naast de gebruikelijke referentiesituatie nog drie andere vergelijkingspunten te hanteren,

¹⁹ Zoals de Commissie in een eerder [advies over luchthaven Lelystad](#) heeft opgemerkt, moet het MER de milieueffecten beschrijven van alles wat samen het plan of project vormt en van wat voor de realisatie ervan noodzakelijk is, en dus ook de milieueffecten van bijvoorbeeld de vliegroutes die voor het functioneren van de luchthaven moeten worden ontworpen.

²⁰ Ook Vereniging Milieudefensie vraagt om vliegroutes en de verkeersverdeling over die routes te beoordelen.

²¹ Zie hiervoor bijvoorbeeld punten 9 t/m 12 van de zienswijze van de gemeente Someren. Te denken valt ook aan het vergelijken van het gebruik van de luchthaven door de F-16- en niet door de F-35.

²² Voor burgerluchthavens, met uitzondering van Schiphol, gelden de L_{den} -grenswaarden van 70, 56 en 48 dB(A), waarbij respectievelijk geluidgevoelige gebouwen aan hun bestemming moeten worden onttrokken ($L_{den} \geq 70$ dB(A)), nieuwbouw niet is toegestaan ($56 \text{ dB(A)} \leq L_{den} < 70 \text{ dB(A)}$) of bouwplannen moeten worden afgewogen ($48 \text{ dB(A)} \leq L_{den} < 56 \text{ dB(A)}$). Zie hiervoor het [Besluit burgerluchthavens artikel 9, 12 en 19](#).

²³ [Environmental Noise Guidelines for the European Region \(2018\)](#).

²⁴ In paragraaf 4.1 van de NRD staat dat de luchthaven alleen op wekdagen geopend zal zijn.

²⁵ Ook de gemeenten Helmond e.a. vragen om maatregelen (varianten) die leiden tot minder hinder, zoals aanpassen van aan- en vertrekroutes en minder oefenen in de zomer en gedurende de nacht.

²⁶ In dit geval kunnen dat bijvoorbeeld vergunde woningbouwprojecten in omliggende gemeenten zijn. Draag er zorg voor dat dergelijke projecten die vallen binnen de gebieden omsloten door de 40 dB(A) L_{den} - en de PR 10⁻⁸-contouren, in het effectenonderzoek worden betrokken.

afhankelijk van het te beschouwen effect.^{27, 28} Dat mag vanuit juridisch oogpunt verdedigbaar zijn, maar het is volgens de Commissie onnodig complex en verwarrend,²⁹ en daarmee slecht voor het draagvlak bij belanghebbenden.

De Commissie illustreert de problemen die zich op dit punt kunnen voordoen aan de hand van de vergelijking die in de NRD voor het natuuronderzoek wordt voorgesteld, namelijk: vergelijken van de effecten van het voornemen met die behorend bij de nog steeds vigerende vergunning op grond van het SMT-2, als ware de kazerne nog in gebruik als militaire luchthaven. Die keuze is, op juridische gronden, misschien te rechtvaardigen voor (de natuureffecten van) het vliegverkeer.³⁰ Dat is echter niet het geval voor (de natuureffecten veroorzaakt door) de uit te voeren aanpassingen aan het terrein. Verder lijkt de Rijksoverheid, nu de referentie uit het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer kan worden gebruikt, er voornamelijk voor te kiezen om de feitelijk gerealiseerde situatie als vergelijkingspunt te nemen bij het beoordelen van de gevolgen voor de stikstofdepositie.³¹ Het in cumulatie beschouwen van alle natuureffecten is met de aanpak die in de NRD is voorgesteld, dan ook moeilijk te verdedigen.

Wat centraal moet staan in het MER, is de beschrijving van relevante gevolgen die zich in werkelijkheid zullen voordoen, en niet de gevolgen die voortvloeien uit een juridische werkelijkheid. In dat laatste geval zouden relevante milieugevolgen immers niet goed in beeld komen. Dat is ook wat in de NRD ten aanzien van geluid wordt geconcludeerd: *“...de functie als militaire luchthaven is in het verleden nauwelijks ingevuld. Het heeft daarom weinig zin om bijvoorbeeld het aantal geluidgehinderden binnen de indicatieve geluidcontour te gebruiken als referentie voor de vergelijking met het aantal geluidgehinderden van de nieuwe situatie.”* Een gelijkwaardige conclusie kan worden getrokken voor de andere effecten, zoals die op de natuur en de externe veiligheid. De Commissie adviseert dan ook om in de eerste plaats voor de beoordeling van alle milieugevolgen de gebruikelijke referentie te hanteren. Die zal naar verwachting slechts beperkt afwijken van de huidige, feitelijke situatie.³²

²⁷ Zie hiervoor hoofdstuk 3 van de NRD. Het gaat om referenties voor het beoordelen van de geluidhinder, de effecten op de natuur en de planologische effecten.

²⁸ De provincie Limburg gaat in haar zienswijze in op het verschil tussen de feitelijke en de vergunde situatie met betrekking tot het grondgebonden geluid. Ze vraagt ook om een eenduidige onderbouwing van de actuele grondgebonden geluidcontour.

²⁹ In zienswijzen zoals die met nummer BS2019015640 wordt aangegeven dat niet duidelijk is waarom wordt uitgegaan van zones en berekeningen uit 1978. Voor de inspreker met nummer BS2019016117 is onduidelijk waarom er, gegeven de aard van de uit te voeren werkzaamheden, geen sprake is van een nieuw initiatief. En volgens Dorpsoverleg De Rips moet worden uitgegaan van oprichting en niet van heractivering omdat er al 26 jaar niet wordt gevlogen.

³⁰ Voor zover er geen andere of grotere negatieve gevolgen zijn (zie hiervoor ABRvS, 18-07-2018, nr. 201603773/1/R2, 6.1).

³¹ Zie hiervoor de brief over de aanpak van de stikstofproblematiek van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aan de Tweede Kamer van 4 oktober 2019, met kenmerk DGNVLG-NP / 19226115.

³² Dat is ook wat de provincie Brabant in haar zienswijze voorstelt.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Effectbepaling

Helder structureren van de effectbeschrijving

De Commissie ziet een tweedeling in de gevolgen die in kaart moeten worden gebracht, namelijk:

- de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening binnen de beperkingengebieden³³ (zie hiervoor paragraaf 4.10 van dit advies);
- de gevolgen voor de leefomgevingskwaliteit, de gezondheid en de natuur, die ook buiten die beperkingengebieden kunnen optreden.

Beschrijf de effecten van de alternatieven op een eenduidige en transparante wijze. Zijn de te verwachten effecten in de overgangsfase anders dan die in de definitieve fase, breng die dan afzonderlijk in beeld.

Houd bij de effectbepaling ook rekening met de combinatie met andere plannen en projecten (cumulatie). Dit is niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grenswaarden zijn gedefinieerd, zoals bij de concentratie van schadelijke stoffen in de lucht, maar ook voor andere milieuaspecten waarbij sprake is van cumulatie, zoals bij de geluidbelasting of natuurschade.

Consistent gebruik van informatie

Het te nemen besluit zal gebaseerd zijn op een veelheid aan informatie. Voor een consistente effectbeoordeling dient te worden geborgd dat alle berekeningen gebaseerd zijn op eenduidige en navolgbare aannames over de ligging van woningen en andere relevante bebouwing in de omgeving van de luchthaven³⁴, over het aantal aanwezige personen en over het aantal en de karakteristiek van de vliegbewegingen.³⁵ Leg de karakteristieke vluchtgegevens vast voor de verschillende berekeningen³⁶, en ontsluit die informatie waar mogelijk en zinvol.

Onzekerheden

Onderbouw in het MER:

- de toepasbaarheid van de rekenmodellen als geen standaard rekenmethode is voorgeschreven. Zo is er geen voorgeschreven model voor het berekenen van veiligheidsrisico's en is er geen dosis-effectrelatie voor het bepalen van de geluidhinder door F-35 jachtvliegtuigen;
- de onzekerheden die samenhangen met het optellen van de effecten van verschillende vormen van vliegverkeer;

³³ De geluidszone, het obstakelbeheergebied en het vogelbeheergebied.

³⁴ Gebruik hiervoor de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) en vul die zo nodig aan met gegevens over vastgestelde nieuwbouwplannen. Maak waar nodig onderscheid tussen kwetsbare/gevoelige en niet of beperkt kwetsbare/gevoelige bestemmingen. Denk bij gevoelige of kwetsbare objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen (en bij gevoelige groepen aan kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten).

³⁵ Zoals: de vlootsamenstelling, het tijdstip van vluchten, de verdeling over aan- en uitvliegroutes, de vlieghoogtes, het aantal bewegingen en de Noise-Power-Distance- (NPD) gegevens per vliegtuigcategorie.

³⁶ Daarbij denkt de Commissie aan een informatiesysteem waarmee de brongegevens voor de diverse berekeningen (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, depositie, etc.) kunnen worden geraadpleegd.

- de herkomst en de keuze van de brongegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald, zoals de emissiegegevens van F-35 jachtvliegtuigen (bijvoorbeeld van NO_x en ultrafijnstof).³⁷

Ga ook in op de onzekerheden in deze gegevens en berekeningen. Geef aan hoe ze doorwerken in de geluidmissieniveaus en in de geluidbelastingcontouren. Geef daarnaast ook aan wat dit betekent voor de verschillen tussen de vergeleken varianten en voor het op te stellen monitoringprogramma.

4.2 Wegverkeer

Het voornemen leidt tot extra wegverkeer van en naar het kazerneterrein.³⁸ In de NRD staat dat deze toename en de effecten op de bereikbaarheid in beeld worden gebracht.³⁹ Laat naast de gevolgen voor de stikstofdepositie⁴⁰ ook zien wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit en voor de geluidbelasting. Geef aan wat dat betekent voor eventuele (milieu)knelpunten in het studiegebied.

4.3 Geluid

Geluid van vliegactiviteiten

De NRD geeft een overzicht van de te berekenen geluidbelastingniveaus in de omgeving.^{41, 42} Ga in op de bijdrage van de verschillende deelactiviteiten, zoals gebruik door F-35 jachtvliegtuigen en helikopters. Omdat een deel van de vliegbewegingen 's nachts zal worden uitgevoerd, moet ook de omvang van de slaapverstoring worden bepaald. Bereken daartoe de L_{night}-contouren, van 30 tot 60 dB, in stappen van 5 dB. Bepaal ook de oppervlakte van die contouren.

Ga na of er sprake kan zijn van laagfrequent geluid in de omgeving van de luchthaven als gevolg van de voorgenomen activiteiten. Daartoe kunnen niet alleen de vliegbewegingen van de verschillende luchtvaartuigen aanleiding geven, maar ook eventuele activiteiten op de luchthaven, zoals het warmdraaien van motoren. Ga ook na of dit laagfrequente geluid tot hinder in de omgeving kan leiden.

³⁷ De gemeente Gemert-Bakel wijst op de meetpunten rond de luchthavens in Volkel en Leeuwarden als mogelijke bron van gegevens.

³⁸ In haar zienswijze geeft de Stichting Dorpsraad Vredepeel een indicatie van het te beschouwen studiegebied. Ook in andere zienswijzen worden te beschouwen wegen benoemd.

³⁹ Zie hiervoor blz. 25 van de NRD.

⁴⁰ Zie hiervoor blz. 25 van de NRD.

⁴¹ Zie hiervoor blz. 22-23 van de NRD.

⁴² In een aantal van de zienswijzen worden bezwaren opgesomd tegen het gebruik van de Ke als maat voor het in beeld brengen van de geluidbelasting. Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen van de gemeenten Venray, Helmond e.a. en Gemert-Bakel en van de provincie Brabant.

Ga na of het voornemen invloed heeft op milieubeschermingsgebied voor stilte.⁴³ Is dat het geval, geef dan op kaart het oppervlak aan waar de geluidbelasting hoger is dan de richtwaarden voor het gebied. Geef ook aan waar vliegroutes over recreatiegebieden gaan.⁴⁴

Grondgebonden geluid

De NRD geeft aan dat de grondgebonden geluidcontour zal worden bepaald voor de representatieve bedrijfssituatie.⁴⁵ Geef aan welke activiteiten als representatief worden beschouwd en welke activiteiten incidenteel zijn en dus niet bijdragen aan de contour.⁴⁶ Eventueel laagfrequent geluid als gevolg van bijvoorbeeld proefdraaien of warmdraaien moet als zodanig worden gekwantificeerd.

Piekgeluidniveaus (maximale geluidniveaus)⁴⁷

De variatie in de maximale geluidpieken zal naar verwachting groot zijn, omdat ze bijvoorbeeld afhangen van de wijze van doorklimmen naar kruishoogte, het vliegtuigtype en de tijdens een vliegbeweging gebruikte stuwkracht. Zoals in voetnoot 18 is opgemerkt, zullen de verschillen bijvoorbeeld sterk afhangen van de “power setting” van de vliegtuigen, waarbij ook de keuzes van een piloot een rol spelen. Bied in het MER inzicht in:

- de frequentie en de momenten van overvliegen;
- de hoogte van de piekgeluidniveaus als functie van de afstand tot het kazerneterrein;
- de variatie in piekgeluidniveaus.

Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de informatiebehoefte en de zorgen van omwonenden, die in tal van zienswijzen aan de orde komen. Geef ook aan in hoeverre hieraan grenzen worden gesteld en hoe die worden gehandhaafd (zie hiervoor paragraaf 4.11 van dit advies).

Geluidisolatie van woningen

De NRD geeft aan dat in het verleden een aantal woningen in de buurt van het terrein is geïsoleerd, maar dat het beoogde programma zeker niet volledig is uitgevoerd.⁴⁸ Geef aan welke woningen in de nieuwe situatie zullen moeten worden geïsoleerd, welke al zijn geïsoleerd en of die isolatie voldoet aan de actuele eisen. Kijk daarbij vooral naar (het laagfrequente aandeel in) het geluidsspectrum van de F-35 en de helikopters. De specifieke eisen aan het nieuwe isolatieprogramma zijn immers niet alleen afhankelijk van de totale geluidniveaus maar ook van het geluidsspectrum en de daaruit voortvloeiende geluidniveaus binnenshuis.

⁴³ De provincie Limburg benoemt in haar zienswijze specifiek het stiltegebied Landgoed Geysteren-Geysterenderheide, de provincie Brabant en Vereniging Milieudefensie het stiltegebied Stippelberg en de Brabantse Milieufederatie het gebied de Deurnsche Peel.

⁴⁴ Zie hiervoor de zienswijzen van Stichting Loobeek, Uniegoed B.V., Dorpsraad Overloon, Stichting Toeristisch recreatief Platform Venray en die van verschillende omwonenden, die hun bezorgdheid uiten over de gevolgen van het voornemen voor het toerisme in het algemeen en natuurrecreatiegebieden in het bijzonder.

⁴⁵ Zie hiervoor blz. 23-24 van de NRD.

⁴⁶ In een aantal zienswijzen wordt gevraagd om een concrete beschrijving van de (beoogde) grondgebonden activiteiten. Voorbeelden zijn die van de gemeenten Venray, Gemert-Bakel, Helmond e.a. en Someren.

⁴⁷ O.a. de provincie Limburg, de gemeenten Helmond e.a. en Vereniging Milieudefensie vragen om piekgeluidniveaus in beeld te brengen.

⁴⁸ Zie hiervoor blz. 13 van de NRD.

Cumulatie

Laat zien in hoeverre de berekende L_{den} - en L_{night} -contouren overlappen met die van nabijgelegen luchthavens in Volkel en Weeze.^{49, 50} Beschrijf ook de cumulatieve geluidbelasting door militair vliegverkeer, burgerluchtverkeer en grondgebonden activiteiten.⁵¹

4.4 (Externe) veiligheid

Ongevalskansen en andere rekenmodelparameters voor de betreffende jachtvliegtuigen, die relatief nieuw zijn, zijn nog niet vastgesteld. Onderbouw op welke wijze hiermee wordt omgegaan.

Onderzoek in het gebied waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-8} per jaar of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen.⁵²

Geef daarnaast aan hoe de brandstoffen die op de luchthaven zullen worden gebruikt, worden aangevoerd en opgeslagen. Maak inzichtelijk of dit transport en de opslag op het luchthaventerrein leiden tot grondgebonden externe-veiligheidsrisico's.⁵³

Op het terrein worden explosieve stoffen opgeslagen, waar omheen veiligheidszones zijn vastgelegd (de zogenaamde A-, B- en C-zones).⁵⁴ Geef aan of de nieuwe activiteiten ook leiden tot opslag van meer of andere explosieve stoffen en dus tot aanpassing van de veiligheidszones.⁵⁵

Ga in op de mogelijke gevolgen van vogelbewegingen in de omgeving van het terrein voor de vliegveiligheid. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de bewegingen van ganzen of kraanvogels die in het winterhalfjaar in grotere concentraties in de omgeving van het terrein kunnen voorkomen.

4.5 Hinderbeleving en gezondheid

Bepaal niet alleen de omvang van de ernstige hinder zoals voorgesteld in de NRD, maar ook de omvang van de slaapverstoring. Bereken daartoe het aantal ernstig slaapverstoorden van de 30 tot de 60 dB L_{night} -contour in stappen van 5 dB. Ga ook in op de bijdrage van de verschillende deelactiviteiten aan de ernstige hinder en slaapverstoring.

Specificeer en onderbouw de gebruikte dosis-effectrelaties voor ernstige geluidhinder en slaapverstoring.

⁴⁹ De gemeente Bergen vraagt specifiek aandacht voor cumulatie met het geluid van luchthaven Weeze. Ook een aantal omwonenden vragen om een beeld van de cumulatie van het geluid van de nieuwe luchthaven met dat van naburige luchthavens (bijvoorbeeld zienswijze nummer BS2019016117).

⁵⁰ De gemeente Venray en de zienswijze met nummer BS2019016117 vragen om inzicht in de gevolgen van eventueel gelijktijdig gebruik van vliegbasis de Peel en racecircuit de Peel.

⁵¹ Zie hiervoor de zienswijzen van de provincie Brabant en de gemeenten Gemert-Bakel en Helmond e.a.

⁵² Hierbij kan de aanwijzing voor het Besluit Risico's Zware Ongevallen als onderscheidend criterium gebruikt worden.

⁵³ Vliegtuigbrandstof valt onder de categorie ontvlambare vloeistoffen (LF1, ADR klasse 3, verpakkingsgroep III).

⁵⁴ Zie hiervoor www.risicokaart.nl.

⁵⁵ Zie hiervoor ook de zienswijzen van de gemeenten Venray, Helmond e.a. en Gemert-Bakel en van de Dorpsoverleggen Milheeze en De Rips.

4.6 Luchtkwaliteit

NO_x, (ultra)fijn stof en elementair koolstof (roet)

Beschrijf de effecten van de emissies van het voornemen op de luchtconcentraties, ook onder de grenswaarden.⁵⁶ Stem de berekeningen zoveel mogelijk af op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 en beschrijf de gehanteerde systematiek als van de regeling wordt afgeweken. Beschouw daarbij ook de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof en ultrafijn stof.⁵⁷ Presenteer de resultaten van de berekeningen in de vorm van kaarten met concentratiecontouren en presenteer vergelijkingen bij voorkeur in de vorm van verschilbelastingkaarten.⁵⁸ Geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van gevoelige objecten en groepen. Geef aan of kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Toets berekende waarden daarnaast ook aan de advieswaarden van de WHO.⁵⁹

Geur

Geef in aanvulling op de effecten die in de NRD zijn genoemd,⁶⁰ aan waar de belangrijkste bronnen van geurstoffen zich bevinden (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.). Bepaal voor de clusters van geurbronnen de geurcontouren. Projecteer deze op het studiegebied en leg een koppeling tussen de geurbelasting, de geurbelasting van andere bronnen zoals veehouderijen⁶¹ en de aanwezige woningen en aantallen blootgestelden. Geef op basis daarvan aan of er sprake is van geurhinder en hoe daarmee wordt omgegaan.

4.7 Grondgebruik, bodem en (grond)water

Beschrijf de actuele kenmerken en bestemming van de te verwerven gronden⁶², waar functies zullen wijzigen en wat die nieuwe functies zullen zijn.⁶³ Geef ook aan wat de milieugevolgen zullen zijn.

Beschrijf in het MER de kansen op en de omvang van een eventuele verontreiniging van de bodem en het (grond)water met bijvoorbeeld brandstoffen, blusmiddelen of middelen voor ijsbestrijding en de maatregelen die zijn of worden genomen om deze gevolgen in te perken.

4.8 Natuur

Bepaal het studiegebied op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand voor geluidemissies, verstoring van concentraties van watervogels door laag overvliegende jachtvliegtuigen en helikopters, stikstofdepositie en vogelbeheer. Geef de beschermde gebieden in het studiegebied aan op kaart en vermeld de grondslag van de bescherming. Beschrijf

⁵⁶ Immers, ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen gezondheidseffecten optreden.

⁵⁷ Zie voor dat laatste een aantal zienswijzen zoals die van de Stichting Dorpsraad Merselo.

⁵⁸ Gebruik hiervoor klassenbreedtes van 1,0 µg/m³. Gebruik kleinere breedtes als 1,0 µg/m³ onvoldoende onderscheid oplevert.

⁵⁹ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijze van de Dorpsraad Overloon en de Brabantse Milieufederatie.

⁶⁰ Zie hiervoor blz. 24–25 van de NRD.

⁶¹ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijze van Uniegoed B.V.

⁶² Zie hiervoor paragraaf 3.2 van dit advies.

⁶³ Ook de gemeente Gemert-Bakel vraagt om een beschrijving van de beoogde functies.

de ingreep-effectrelaties voordat de gevolgen voor de natuur in beeld worden gebracht. De Commissie verwacht dat in ieder geval de gevolgen moeten worden beschreven van:

- (stikstof)depositie⁶⁴;
- geluid;
- verstoring door beweging;
- maatregelen in het vogelbeheergebied;^{65, 66}
- lichtverstoring in omliggend gebied dat behoort tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura 2000-gebieden: verstoring (o.a. door geluid) en aantasting

Ga na in hoeverre de Natura 2000-gebieden in figuur 3.2. van de NRD en eventueel andere Natura 2000-gebieden door het voornemen worden beïnvloed. Met name de 'Deurnsche Peel & Mariapeel' is een aandachtspunt vanwege de nabijheid van deelgebied De Bult, geluidgevoelige natuur in het gehele Natura 2000-gebied⁶⁷ en concentraties ganzen en kraanvogels die op landbouwgebieden rondom het natuurgebied naar voedsel zoeken en in de peelreservaten overnachten.

Vermeld voor deze gebieden:

- de relevante instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en soorten;
 - de omvang en kwaliteit van de relevante habitattypen en de actuele omvang en trends van relevante (vogel)soorten;
 - in hoeverre de soorten zich onder of boven de instandhoudingsdoelstelling bevinden.
- Bijzonder aandacht verdient dat deel van het Natura 2000-gebied 'Deurnsche Peel & Mariapeel' dat in het vogelbeheergebied ligt. In en rondom dat gebied worden leefgebieden aantrekkelijker gemaakt, terwijl in het beheergebied geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten zijn toegestaan.

Houd bij de effectbeoordeling rekening met externe werking⁶⁸ en cumulatie.

Bepaal de gevolgen voor (geluidgevoelige) vogels binnen verschillende geluidcontouren^{69, 70}
Bepaal de gevolgen voor dichtheden/aantallen van relevante soorten.⁷¹ Beoordeel de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen.

Natura 2000-gebieden: stikstofdepositie⁷²

Zowel bij het gebruiksklaar maken van het terrein voor vliegverkeer als tijdens het gebruik door dat vliegverkeer komen stikstofverbindingen vrij die na depositie schadelijk zijn voor de

⁶⁴ Zorg voor een navolgbare berekening. Specificeer de gebruikte bronnen, rekenwijze en samenhang met de resultaten voor luchtkwaliteit, i.e. de gerapporteerde concentratiebijdragen.

⁶⁵ Voor verschillende insprekers is onduidelijk wat de betekenis is van dit gebied, waar het ligt en welke maatregelen er worden genomen.

⁶⁶ De gemeenten Helmond e.a. wijzen erop dat er nu nog geen vogelbeheergebied is aangewezen.

⁶⁷ Zie hierover ook de zienswijze van Vereniging Milieudefensie.

⁶⁸ Waaronder effecten op slaaptrek van vogels tussen slaapplaatsen en foerageergebieden.

⁶⁹ De 42, 47 en 51 dB(A) L_{den} -contour voor respectievelijk geluidgevoelige soorten in besloten en in open gebied en voor vogels buiten het broedseizoen. Worden de gevolgen voor andere contouren bepaald, onderbouw dan die keuze in het MER.

⁷⁰ Zie hiervoor ook de zienswijze van de provincie Brabant.

⁷¹ Doe dit bij voorkeur op basis van territoriumkaarten (stippenkaarten). De gehele 'Deurnsche Peel & Mariapeel' (incl. de Bult) is in 2018 gekarteerd zodat deze informatie aanwezig is. Dit geldt ook voor de meeste andere gebieden. Indien deze informatie ontbreekt, kan de betekenis op basis van te verwachten dichtheden worden ingeschat.

⁷² In tal van zienswijzen wordt erop gewezen dat de NRD niet duidelijk is over de betekenis voor het voornemen van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof.

natuur. Om te bepalen in hoeverre significante effecten voor de natuur kunnen worden uitgesloten, werd tot voor kort getoetst aan de drempelwaarde uit het Programma Aanpak Stikstof. De NRD schetst de impasse die is ontstaan sinds de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft uitgesproken dat daarmee niet is verzekerd dat er geen sprake is van aantasting.⁷³ Daarom is het nodig dat wordt bepaald hoeveel stikstofverbindingen neerslaan in Natura 2000-gebieden en te onderbouwen in hoeverre deze tot significant negatieve gevolgen leiden.⁷⁴ Mochten dergelijke gevolgen optreden, dan moeten maatregelen worden onderzocht om ze te voorkomen. De Commissie wijst erop dat de natuurgebieden in de Peelregio sterk overbelast zijn met stikstof, wat leidt tot vergrassing en verzuuring.

Natura 2000-gebieden: Passende beoordeling

Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat een Passende beoordeling moet worden opgesteld. De Commissie adviseert uit het oogpunt van transparantie om deze Passende beoordeling als bijlage op te nemen in het MER. Motiveer op grond waarvan de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet aantast. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets⁷⁵ met succes wordt doorlopen. In dat verband zijn de locatiealternatieven (zie hoofdstuk 2 van dit advies) en een goede onderbouwing van het voornemen (zie paragraaf 3.3 van dit advies) van groot belang.

Overige natuurgebieden

Op en rond het terrein liggen gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Beschrijf in hoeverre het voornemen de natuurwaarden beïnvloedt door oppervlakteverlies en externe werking (waaronder verstoring door geluid, licht en beweging). Vervolgens dienen de provinciale beschermingsregimes voor het NNN te worden doorlopen. Voor de delen van het NNN die in Noord-Brabant liggen is ook externe werking in het beschermingsregime opgenomen. Beschrijf, zo nodig, mogelijke maatregelen om effecten in te perken.

Het Brabantse deel van het plangebied behoort grotendeel tot de Groenblauwe mantel, waarvan de bescherming van de ecologische en landschappelijke waarden in bestemmingsplannen geborgd moet zijn.⁷⁶ Beschrijf in het MER hoe daarmee wordt omgegaan.

Gevolgen voor beschermde soorten

Beschrijf welke beschermde soorten in het studiegebied voorkomen⁷⁷ en in hoeverre ze in de aanleg- en/of gebruiksfase door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Geef voor de

⁷³ Zie hiervoor blz. 16-17 van de NRD.

⁷⁴ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijze van de provincie Limburg.

⁷⁵ Dit houdt het volgende in (zie art. 2.8 vierde en vijfde lid van de Wet natuurbeschermingswet): A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven, D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden? C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000-gebieden bewaard blijft?

⁷⁶ Zie art. 6.1 van de verordening Ruimte.

⁷⁷ Vereniging Milieudefensie en een aantal omwonenden wijzen op de aanwezigheid van specifieke beschermde soorten op en nabij het kazerneterrein, zoals veldleeuwerik en das.

relevante soorten aan welk beschermingsregime geldt⁷⁸, welke ingreep-effectrelaties te verwachten zijn, welke verbodsbepalingen mogelijk worden overtreden en wat de gevolgen voor de staat van instandhouding kunnen zijn.

Ga specifiek in op de gevolgen van maatregelen in het vogelbeheergebied of wijzigingen daarin, grondverzet in de aanlegfase, de aanleg van (tijdelijke) wegen, licht⁷⁹- en geluidver storing, en (tijdelijke) verlagingen van het grondwaterpeil. Breng waar nodig mitigerende maatregelen in beeld.

4.9 Klimaat en duurzaamheid⁸⁰

Beschrijf relevante beleidsdoelen voor broeikasgassen. Het gaat daarbij niet alleen om doelen die voor Defensie van toepassing zijn, maar ook om doelen van omliggende gemeenten die mogelijk door het voornemen worden beïnvloed.⁸¹ Geef aan welke toename aan broeikasgas-emissies wordt verwacht en welke informatiebronnen en eenheid/eenheden hierbij zijn gebruikt.

Beschrijf daarnaast de mogelijkheden om het luchthaventerrein (en dus niet het vliegverkeer zelf) in de komende tijd energie-efficiënt te laten overschakelen naar CO₂-vrije energiebronnen:

- Beschrijf per bron wat daarvoor nodig is (zowel binnen als buiten de luchthaven) en wat er wordt ondernomen om die mogelijkheden te benutten. Denk bijvoorbeeld aan het ontwerp van gebouwen waardoor ze geschikter zijn voor zonne-energie, aan uitwisseling met en opslag van energie in de omgeving, etc.;
- Geef tot slot aan wanneer mogelijke maatregelen worden voorzien.

Geef aan welke mogelijkheden er zijn voor gebruik van duurzame materialen of hergebruik van materialen bij het (her)inrichten van het terrein.

4.10 Ruimtegebruik

Op basis van de uitgevoerde analyses zullen beperkingen worden gesteld aan het gebruik van de gronden in de omgeving van de luchthaven. Presenteer het vogelbeheergebied en de zones of contouren voor geluid, vliegveiligheid en externe veiligheid op duidelijke topografische kaarten, zo mogelijk met identieke uitsneden. Geef aan wat de planologische status is van deze gebieden. Geef relevante functies en bestemmingen herkenbaar aan op het kaartmateriaal. Ga in op de consequenties van het voornemen voor de ruimtelijke ordening en het ruimtegebruik.

⁷⁸ Op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn er drie beschermingsregimes, namelijk een regime voor inheemse vogelsoorten (§ 3.1), voor soorten van de Habitatrichtlijn (§ 3.2.) en een minder strikt regime voor een selectie van 'andere soorten'.

⁷⁹ Ga bij lichtverstoring in ieder geval in op de gevolgen voor vleermuizen en de nachtzwaluw die in het studiegebied veel voorkomt maar landelijk zeldzaam is.

⁸⁰ O.a. de gemeente Someren, provincie Brabant, de Stichting Dorpsraad Merselo, Vereniging Milieudefensie en de zienswijzen zoals die met nummer BS2019015640 vragen in hun zienswijze om de gevolgen voor de duurzaamheid en het klimaatkoord in beeld te brengen en/of om onderzoek naar maatregelen om de gevolgen voor het klimaat te beperken.

⁸¹ Zie voor dat laatste de zienswijze van de provincie Limburg.

Breng vastgestelde en goedgekeurde nieuwbouwplannen in beeld in het gebied waarbinnen het vliegverkeer en grondgebonden activiteiten kunnen leiden tot ernstige hinder respectievelijk een verhoogd risico⁸², en gebruik deze plannen⁸³ bij de berekeningen van de milieueffecten van het voornemen. Maak zo nodig apart inzichtelijk welke veranderingen in deze effecten komen door veranderingen in het vliegverkeer en welke effecten door ruimtelijke ontwikkelingen.

4.11 Monitoring en evaluatie

Voor het in beeld brengen van een aantal effecten, zoals de geluidbelasting en de emissies van ultrafijnstof door F-35 jachtvliegtuigen, zijn weinig gegevens beschikbaar. Daarom adviseert de Commissie metingen uit te voeren. Die zijn verder belangrijk om te kunnen aantonen of het voornemen voldoet aan de randvoorwaarden die in het luchthavenbesluit worden vastgelegd.⁸⁴ Geef in het MER inzicht in:

- de wijze waarop en wanneer de daadwerkelijke effecten van het voornemen en de effectiviteit van maatregelen worden gecontroleerd en geëvalueerd en welke criteria daarbij worden gehanteerd;
- welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als in de praktijk de voorgeschreven grenzen worden overschreden.

De Commissie adviseert om ook belevingsonderzoek uit te voeren (ook buiten de 40 dB L_{den} -contour) waarmee de ervaren hinder en slaapverstoring inclusief de belangrijkste niet akoestische factoren in kaart worden gebracht. Ze adviseert om te beginnen met een nulmeting voorafgaand aan de ingebruikname van de luchthaven⁸⁵ en te zorgen voor een goede klachtenregistratie en -behandeling.⁸⁶

5 Overige aspecten

5.1 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

⁸² Zie hiervoor ook paragrafen 4.3 en 4.4 van dit advies.

⁸³ Zie hiervoor de voetnoten 26 en 34 van dit advies.

⁸⁴ Het gaat hierbij niet alleen om geluidmetingen, maar bijvoorbeeld ook om de aantallen vliegtuigbewegingen per categorie, de gevolgde routes (horizontaal en verticaal) en de frequenties en de oorzaken van afwijkingen van voorgeschreven routes.

⁸⁵ Dat onderzoek dient geen onderdeel uit te maken van de procedure voor de milieueffectrapportage.

⁸⁶ Ook in de zienswijzen van omwonenden wordt om een adequaat bewakingssysteem en/of klachtenbehandelingssysteem gevraagd.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep op 18 september 2019 het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Yvo Kok-Palma

ir. Ferry Koopmans

dr. Johan Lembrechts (secretaris)

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

prof. dr. Dick Simons

ing. Rob Vogel

dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Luchthavenbesluit waarin het gebruik van de luchthaven en de beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven worden vastgelegd.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C6.1, "De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden te verwachten zijn die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

De staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 4 oktober 2019 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer [3099](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

