



Sint Anthonis

CHIEF VAN BUREAU

Gemeente Helmond



Gemeente

Asten

Ministerie van Defensie
Directie Integraal Beleid MPC 58B
t.a.v. Zienswijze De Peel
Postbus 20701
2500ES Den Haag

Deurne, 11 september 2019
Kenmerk: 00667046 (bij evt. correspondentie s.v.p. dit nummer vermelden)
Betreft: Zienswijze De Peel
Uw kenmerk: -
Uw brief d.d.: 25 juni 2019
Bijlage(n): -

Geachte heer/mevrouw,

Het Ministerie van Defensie heeft op 25 juni 2019 het concept van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau reactivering militaire luchthaven De Peel (hierna: cNRD) gepresenteerd. De notitie markeert de start van de procedure om te komen tot het besluit om militaire basis De Peel opnieuw in gebruik te nemen als luchthaven. Dit vinden wij een ongewenste ontwikkeling. Als onderdeel van de procedure kan iedereen een zienswijze indienen. Per brief van 4 juli 2019 heeft u aangegeven dat gemeenten tot en met 15 september 2019 een zienswijze kunnen indienen. De cNRD heeft geleid tot een groot aantal vragen en opmerkingen, die we in deze zienswijze hebben verwoord.

Wij maken ons ernstige zorgen over de ontwikkeling. We maken ons onder andere zorgen over wat de ontwikkelingen voor een gevolgen hebben op de transitie buitengebied, de mogelijkheden voor de recreatie, de leefbaarheid van de kernen en de gezondheid van onze burgers.

Noodzaak en gebruik

De voornaamste vraag ten aanzien van het voornemen is de mate waarin de reactivering van de basis noodzakelijk is.

In de periode 1954-2012 bestonden de vliegbewegingen uit het sporadisch starten en landen van straaljagers, meestal afkomstig van de basis Volkel. In 2012 werd de luchtmachtbasis opgeheven en in 2017 ging De Peel over van de luchtmacht naar de landmacht. Daarbij bleven de geluidcontouren voor het vliegveld in stand. Voor ons zijn de vergunde rechten niet inzichtelijk. Wij verzoeken u dit inzichtelijk te maken.

Het voornaamste argument van het ministerie voor reactivering is het optimaal benutten van de thans beschikbare militaire geluidruimte. Die staat volgens Defensie onder druk door de sluiting van twee militaire luchthavens (Twente en Soesterberg) en vliegveld Valkenburg. Deze argumenten zijn nog onvoldoende onderbouwd. Dit dient terug te komen in de MER.

Onderzoek naar alternatieven voor De Peel

De keuze voor De Peel wordt in het cNRD enkel onderbouwd met de vergunde geluidruimte en de noodzaak om die voor 1 november 2021 veilig te stellen. Wij zien in de cNRD niets over onderzoek of de vraag naar meer vliegbewegingen niet kan worden beantwoord met bestaande, gesloten bases of alternatieve locaties in Nederland. Nader onderzoek hiernaar is nodig. Het oefenen van jachtvliegtuigen geschiedt in het noorden van Nederland. Waarom moet een vliegbasis dan in het zuiden van Nederland in werking worden gesteld? Ook missen wij de onderbouwing waarom 3600 vliegbewegingen noodzakelijk zijn. Deze thema's moeten in de MER onderzocht worden.

Naast ruimte voor de huidige jachtvliegtuigen wil Defensie ook oefenruimte voor nog aan te schaffen helikopters en jachtvliegtuigen en grote transportvliegtuigen, als de C-17 en C-130 Hercules. In eerste instantie zoekt het ministerie ruimte op de luchthavens Leeuwarden en Volkel, de Main Operating Bases (MOB's). Wij vragen ons af wat het gevolg voor De Peel zal zijn als de MOB's 'vol' zitten.

Geluid

Doel van de reactivering van De Peel is het beter benutten van de vergunde geluidruimte, in casus dus meer geluid. Veel inwoners van de omliggende gemeenten ervaren nu al geluidsoverlast van luchtverkeer. Die overlast zal fors toenemen als jaarlijks 3600 keer een straaljager opstijgt of landt op De Peel. De jachtvliegtuigen van het type F-35 produceren meer geluid dan de voorganger, F-16.

Wij willen onderzocht zien hoeveel geluidhinder de F-35 jachtvliegtuigen produceren bij het geplande gebruik van De Peel. Daarnaast wensen wij dat onderzocht wordt met hoeveel F-35 vliegtuigen de nu vergunde geluidruimte wordt opgevuld. Wij wensen inzicht op basis waarvan dit leidt tot 3600 vliegbewegingen.

Wij willen onderzocht zien of met stillere vliegtuigen op een andere wijze invulling gegeven kan worden aan de geluidruimte. Wij vragen u inzicht te geven in het aantal inwoners van onze gemeenten die piek geluidniveaus en/of gecumuleerd geluid van de jachtvliegtuigen zullen ervaren.

Is het ministerie bereid om onderzoek te doen naar maatregelen om de geluidhinder terug te brengen? We denken daarbij aan het aanpassen van de aanvlieg- en vertrekroutes, rekening te houden met minder oefeningen tijdens de zomerperiode t.o.v. de herfst/winterperiode, dag-, avond- en nachtvluchten en het gebruik van wielremmen in plaats van motorremmen.

Wat kunnen bewoners verwachten als tegemoetkoming van deze toekomstige geluidsoverlast?

Wij vragen u te monitoren via geluidsmetingen of de berekende geluidsberekeningen overeenkomen met de in de praktijk gerealiseerde geluidniveaus.

Natuur en duurzaamheid

Luchtvaart is belastend voor lucht, bodem, water en voor alles wat daar in en op leeft. Ook als er een militaire noodzaak is. Luchtvaart is niet duurzaam.

Reactivering van De Peel staat op gespannen voet met de duurzaamheidsambitie van het kabinet en het klimaatakkoord. In de omgeving van de kazerne liggen Natura2000-gebieden en gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Brabant en Natuurnetwerk Limburg.

Onlangs heeft de Raad van State een streep gezet door de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Onze inschatting is dat dit gevolgen zal hebben voor reactivering van De Peel. Hoe gaat het ministerie hiermee om?

Hieronder treft u de inhoudelijke opmerkingen van de cNRD aan.

1. Inleiding

Op pagina 4 wordt gesteld:

"De luchthaven staat open voor burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient en die volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de Wet luchtvaart daartoe is gerechtigd". Verondersteld wordt dat hiermee (structureel) gebruik van ML De Peel door bijvoorbeeld Lifeliner / traumaheli, politiehelikopters etc. wordt bedoeld. Is dit correct?

We willen u wijzen op het feit dat de genoemde vrijstelling o.g.v. art. 10.13 betrekking heeft op het gebruik, echter niet op de hieruit voortkomende geluidsimpact. Zie verder opmerking betreffende pagina 19.

Op pagina 5 wordt gesteld:

"...voor een omgevingsvergunning op grond van de Wabo voor de nieuwe grondgebonden activiteiten, die zijn gerelateerd aan het gebruik door jachtvliegtuigen'. Welke nieuwe grondgebonden activiteiten worden hierbij concreet bedoeld? Hierover verderop meer.

3.3.2 Burgerluchtverkeer (pagina 14)

De geluidproductie van militair luchtvaartverkeer wordt uitgedrukt in Kosten-eenheden. Recreatief burgermedegebruik en burgergebruik wordt niet meegenomen in deze berekeningen indien dergelijke vliegtuigen lichter zijn dan 6000 kg. Hieronder vallen derhalve ook bijvoorbeeld helikopters t.b.v. burgermedegebruik zoals traumaheli's. Nu echter (wettelijk) de mogelijkheid bestaat dat ook recreatief luchtverkeer, alsmede burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang wordt toegelaten, dient naar onze mening ook de mogelijke impact van dergelijke activiteiten te worden beschouwd.

In de betreffende paragraaf wordt verwezen naar artikel 34 van de Luchtvaartwet. Met de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart in 2008 is de Luchtvaartwet komen te vervallen. Wat is de status van de genoemde vrijstelling en wat wordt concreet bedoeld?

4. Voorgenomen activiteiten

4.1 Militair luchtverkeer (Pagina 18)

"De reguliere openstellingstijden voor militair luchtverkeer zijn:

- van maandag tot en met donderdag van de aanvang van de uniforme daglichtperiode tot 24.00 uur."

Tevens wordt gesteld:

"In afwijking van bovenstaande kan gedurende de nachtelijke uren van maandag 00.00 uur tot vrijdag 07.00 uur door militair luchtverkeer worden geoefend ten behoeve van nationale of internationale oefeningen".

Ook nachtvluchten zijn derhalve beoogd. Wij zijn van mening dat dit niet wenselijk is en dat nachtvluchten tot een minimum beperkt dient te blijven. Derhalve dient inzichtelijk te worden gemaakt wat deze nachtvluchten concreet behelzen, hoe vaak en in welke omvang deze vluchten zullen plaatsvinden en wat de impact voor de omgeving hiervan zal zijn.

4.3 Burgerluchtverkeer (Pagina 19)

Gesteld wordt:

"Op de LGen Bestkazerne/ML De Peel vindt burgerluchtverkeer plaats in de vorm van recreatief luchtverkeer. Het gebruik is momenteel toegestaan op woensdag en vrijdag vanaf 17.00 uur gedurende de daglichtperiode en op zaterdag en zondag gedurende de hele dag in de daglichtperiode, maar niet eerder dan 08.00 uur lokale tijd".

Eerder is gesproken over "burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient".

Nu hoofdstuk 4 van de cNRD betrekking heeft op de voorgenomen activiteiten, lijkt burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient alsnog niet van toepassing op ML De Peel. Is dit juist? Wij verzoeken om duidelijkheid te geven over de beoogde activiteiten, alsmede inzicht in de invloed hiervan op de omgeving. Bovenstaande opmerking betreft tevens het gestelde in tabel 4.1, pagina 20.

4.5 Wijzigingen in het grondgebruik (Pagina 21)

Gesteld wordt:

"Ook de mogelijke invloed van de nieuwe voorzieningen op de huidige veiligheidszones rond munitieopslagen zullen worden beschouwd".

Leidt de reactivering van ML De Peel tot een toename van de munitieopslag en dientengevolge tot een toename van de risicocontour?

Gesteld wordt:

"De voorgenomen activiteit leidt tot meer wegverkeer. Het MER geeft een overzicht van de veranderingen en de effecten op verschillende aspecten zoals de bereikbaarheid van de kazerne, luchtkwaliteit en grondgebonden geluid".

Wij verzoeken om hierbij ook het effect op zowel omliggende wegen als op het hoofdwegennet naar ML De Peel te beschouwen.

5. Te onderzoeken milieuaspecten (Pagina 22)

Gesteld wordt:

"Daarnaast wordt aandacht besteed aan grondgebonden geluid...".

Hoe ziet deze aandacht er concreet uit? Is hierbij een toetsing aan de vastgestelde geluidszone industrielawaai o.g.v. de Wet geluidhinder leidend?

Gesteld wordt:

"In het luchthavenbesluit dat nu wordt voorbereid, wordt de nieuwe geluidscontour die past bij het gebruik van LGen Bestkazerne/ML De Peel als vliegbasis voor jachtvliegtuigen en overig militair- en burgervliegverkeer vastgelegd".

Nu van een verruiming van bestaande geluidruimte geen sprake zal zijn (blijkend uit het gestelde in de Staatscourant), dient ons inziens onderzocht te worden in hoeverre een mogelijk kleinere nieuwe geluidscontour met minder geluidgehinderden een goed alternatieve scenario is.

Gesteld wordt:

"De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer wordt, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge¹ en zonder drempelwaarde".

We willen benadrukken dat ook vliegtuigen met een geluidsbelasting tot maximaal 65 dB(A) hinder kunnen veroorzaken. Derhalve verzoeken wij om separaat ook de geluidbelasting zonder toepassing van de drempelwaarde inzichtelijk te maken.

Op pagina 23 wordt gesteld:

"Voor de voorgenomen activiteit wordt – voor zover mogelijk voor militair luchtverkeer - tevens de geluidsbelasting van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer in dB Lden gepresenteerd voor de waarden 40, 48, 56 en 70 dB".

Omdat Kosteneenheden uitsluitend in Nederland worden toegepast en er voor luchtverkeerslawaai tevens de Europese maat Lden gebruikt wordt die een beduidend beter beeld geeft van de daadwerkelijke geluidseffecten vragen wij u dit te onderzoeken voor alle luchtvaartactiviteiten, zonder het voorbehoud te maken van militair luchtverkeer.

Genoemd wordt; "...ernstig gehinderden..."

Wanneer is hiervan sprake, c.q. hoe is dit gedefinieerd?

Wij zijn van mening dat eveneens onderzocht dient te worden wat de gevolgen van piekgeluiden vanwege militaire jachtvliegtuigen zijn boven het grondgebied van onze gemeenten.

Gesteld wordt:

"De belangrijkste bronnen van grondgebonden geluid betreffen generatoren, omvormers, luchtbehandelingsapparatuur, ventilatieapparatuur en de hondenkennel". Zoals reeds eerder is geconstateerd is de omschrijving van de grondgebonden activiteiten niet duidelijk en niet eensluidend en komen ze niet overeen met de eerder beschreven grondgebonden activiteiten. Derhalve wordt ook hier gevraagd welke grondgebondenactiviteiten daadwerkelijk beoogd zijn. Indien de in deze paragraaf genoemde activiteiten de daadwerkelijk beoogde activiteiten zijn, dan zijn wij van

mening dat er een nadrukkelijke aanleiding is om de geluidszone industrielawaai te heroverwegen en waar mogelijk te verkleinen.

Gesteld wordt:

"De 50 dB(A, Letm)-contour wordt gepresenteerd voor de representatieve bedrijfssituatie van de militaire inrichting. Voorts worden de omhullende 50 dB(A, Letm)contour gepresenteerd".

We begrijpen hieruit dat de geluidbelasting (in Lden) van zowel de grondgebonden activiteiten als van de vliegactiviteiten als omhullende contour worden weergegeven. Gezien het gelijktijdig aanwezig (kunnen) zijn van beide geluidsbronnen achten wij het noodzakelijk dat ook de cumulatieve geluidbelasting als zodanig wordt weergegeven teneinde inzichten te krijgen in de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat voor gehinderden van alle activiteiten van LGen De Best Kazerne / ML De Peel.

Tabel 5.1 (Pagina 24)

Externe veiligheid

Verzocht wordt om bij het onderzoek naar Externe veiligheid rekening te houden met het feit dat in de directe nabijheid zeer veel (geheel onbeschermd) bezoekers aanwezig kunnen zijn vanwege racecircuit De Peel. Hoe wordt de luchthaven meegenomen in het regionaal risicoprofiel. Zowel voor de Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant als die van Noord-Limburg.

Tabel 5.2 (Pagina 26)

Externe veiligheid vanwege vliegverkeer:

Gesteld wordt:

"Slechts van theoretische waarde, als het al te berekenen is".

Het uitgangspunt "als het al te berekenen is" is naar onze mening onzorgvuldig omdat er altijd –al dan niet op basis van onderbouwde aannames- een representatieve (worst-case) berekening te maken is.

Ontbrekende aspecten

In de cNRD wordt niet ingegaan op eventuele trillingshinder van de militaire vliegtuigen. Wij verzoeken u om ook trillingshinder te beschouwen in de MER.

In de cNRD wordt aangegeven dat er een vogelbeheersgebied wordt aangewezen waar regels gaan gelden voor vogelaantrekkende werking. Op dit moment is nog geen vogelbeheersgebied aangewezen. Welke consequenties hebben de nieuwe regels voor de natuur- en andere ontwikkelingen binnen het nog aan te wijzen vogelbeheersgebied? Wij verzoeken u dit inzichtelijk te maken.

Communicatie

Het opnieuw in gebruik nemen van de militaire luchthaven De Peel heeft impact voor inwoners van onze gemeenten en de regio. Wij benadrukken dan ook het belang van een goede en transparante communicatie tussen u, Defensie, en onze inwoners. Dit geldt zowel voor tijdens het proces tot aan het nemen van een luchthavenbesluit, als ook op het moment dat de luchthaven is heropend.

Wij verzoeken u de bovengenoemde zienswijze te beantwoorden en te verwerken in de MER.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Deurne

R.R.M. Halffman
gemeentesecretaris

H.J. Mak
burgemeester

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Sint Anthonis,

J. (Jeanine) W. Vonk-Van Meteren
secretaris

M. (Marleen) L.P. Sijbers
burgemeester

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Helmond,

Mevrouw P.J.M.G. Blanksma – van den Heuvel
De burgemeester

mr. Drs. A.P.M. ter Voert
de secretaris

Hoogachtend,
college van burgemeester en wethouders van Asten

mr. W.M.A. Verberkt
secretaris

mr. H.G. Vos
burgemeester

