

Ministerie van Defensie
Directie Integraal Beleid
t.a.v. Zienswijze De Peel
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

Ruimtelijke ontwikkeling
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	12 september 2019	Behandeld door	Winand van der Kooij en Ron Boreas
Ons kenmerk		Datum uw brief	
Pagina	1 van 6	Uw kenmerk	
Onderwerp	zienswijze 'Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau reactivering militaire luchthaven De Peel'		

Geachte mevrouw, mijnheer,

Het Ministerie van Defensie heeft op 25 juni 2019 het concept van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau reactivering militaire luchthaven De Peel gepresenteerd (cNRD). 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. Als onderdeel van de procedure kan iedereen een zienswijze indienen. Daarna heeft u schriftelijk aangegeven dat gemeenten tot 15 september 2019 een zienswijze kunnen indienen. De cNRD heeft bij onze gemeente geleid tot een groot aantal vragen en opmerkingen, die we in deze zienswijze hebben neergelegd.

Voordat we ingaan op de cNRD willen we graag aangeven dat we zeer onaangenaam verrast zijn over de snelheid waarmee de aankondiging en vervolgens de bekendmaking van cNRD heeft plaatsgevonden. Het staat u uiteraard vrij om de terinzagelegging in de zomervakantieperiode te laten plaatsvinden. Weliswaar is de termijn voor gemeenten verlengd, maar gezien de complexiteit van het onderwerp, blijft de tijd (te) krap voor een zorgvuldige reactie. Zeker voor de Venrayse burgers, die ook vakantie hebben, is de termijn dan wel erg kort.

Wij kondigen bij deze in deze zienswijze ook aan dat de gemeente een verkenning in de omgeving gaat doen om gezamenlijk in dit dossier op te trekken.

Verder willen we hier wijzen op een storende slordigheid in de cNRD op pagina 28, waar Venray ontbreekt in de opsomming van gemeenten waaraan de cNRD is aangeboden.

Als laatste willen wij u vooraf laten weten dat deze zienswijze door ons college is opgesteld in samenspraak met de gemeenteraad. Dat houdt in dat wanneer in deze zienswijze staat dat het college een bepaalde positie inneemt, dit wordt gesteund door de Venrayse gemeenteraad.

Algemeen

We constateren een discrepantie in de uitnodiging voor de publieksavonden over vliegbasis De Peel, Ministerie van Defensie zoals gepubliceerd in de Staatscourant 2019-35829 van 26 juni 2019 en de tekst in de cNRD. De uitnodiging vermeldt expliciet:

"Het uitgangspunt voor de vliegbasis is de omvang van de huidige geluidzone: het totale gebruik zal niet leiden tot een vergroting van deze zone. Er wordt dus geen extra (geluid)ruimte gevraagd". Dit uitgangspunt is door Defensie ook tijdens de betreffende publieksavonden uitgedragen.

Het bovenstaande komt niet overeen met wat gesteld wordt in de cNRD. Daarin wordt op pagina 6 gesteld: "Het is daarom voor de uitoefening van de aan het CLSK toebedeelde taken nodig bestaande geluidruimte te behouden en, waar mogelijk, meer ruimte te verwerven". Deze stelling komt niet overeen met het gecreëerde beeld zoals hierboven omschreven.

Positie gemeente Venray tov. de voorgenomen hernieuwde ingebruikname

Het college van B&W, daarin gesteund door de gemeenteraad, is geen voorstander van een hernieuwde ingebruikname van de militaire luchthaven (ML) De Peel. De effecten van deze reactivering op de leefbaarheid in onze gemeente en het welzijn van onze bevolking achten wij door geluidsoverlast en luchtkwaliteit als gevolg van de schadelijke uitstoot simpelweg te groot. Ook de negatieve effecten op de economie en de bedrijvigheid en het toekomstperspectief van met name agrarische en toeristisch recreatieve ondernemingen, op de waarde van woonhuizen en bedrijfsvastgoed zijn voor de inwoners en ondernemers in de gemeente Venray van een zo onaanvaardbare omvang dat de gemeente Venray geen voorstander kan zijn van het voornemen tot een reactivering van de militaire vliegbasis.

Daarnaast zijn wij niet overtuigd van de noodzaak tot de hernieuwde ingebruikname in het grotere geheel van militaire vliegvelden in Nederland en Europa en evenmin van de militaire noodzaak voor een hernieuwde ingebruikname van juist de vliegbasis De Peel.

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 militaire luchthaven 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 de mening van het college ook de mogelijke impact van dergelijke activiteiten te worden beschouwd. Een veelvuldig opstijgen en landen van bijvoorbeeld een traumaheli heeft immers een duidelijke invloed op de omgeving.

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?

3.4 Referentie Natuur (Pagina 14 en 15)

Gezien de onduidelijkheid vanwege recente uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het Programma Aanpak stikstof (PAS), stelt het college zich op het standpunt dat een reactivering van ML De Peel nimmer tot gevolg mag hebben dat andere (al dan niet autonome) toekomstige ontwikkelingen binnen het grondgebied van de gemeente Venray door deze reactivering worden beperkt of belemmerd.

4. Voorgenomen activiteiten

4.1 Militair luchtverkeer (Pagina 18)

Hoe verhoudt de voorgenomen reactivering zich tot het nabijgelegen racecircuit De Peel? Is gelijktijdig gebruik aannemelijk, met name in geval van de aanwezigheid van grote aantallen bezoekers?

Indien dit het geval is dan wenst het college dat inzicht wordt verschaft in de geluidbelasting voor omwonenden in geval van voornoemd gelijktijdig gebruik van zowel ML De Peel als racecircuit De Peel. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat dient hierbij het kader te zijn.

Indien gelijktijdig gebruik van ML De Peel en racecircuit De Peel door Defensie niet wenselijk wordt geacht, leidt reactivering van ML De Peel in dat geval tot gebruiksbeperingen voor het racecircuit? Gesteld wordt:

"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. Ons college is hier geen voorstander van. 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? Het college verzoekt 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.

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".

Het college verzoekt 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 geluidsruimte geen sprake zal zijn (blijkend uit het gestelde in de Staatscourant), betekent dit dan dat een mogelijk kleinere nieuwe geluidscontour ook tot de mogelijkheden behoort?

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 $meteo_{marge_1}$ en zonder drempelwaarde".

We willen echter benadrukken dat ook vliegtuigen met een geluidsbelasting tot maximaal 65 dB(A) hinder kunnen veroorzaken. Derhalve verzoekt het college 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 L_{den} 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 L_{den} is die een beduidend beter beeld geeft van de daadwerkelijke geluidseffecten, juicht het college deze benadering toe. Graag zien wij dit onderzocht 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?

Gesteld wordt:

"De belangrijkste bronnen van grondgebonden geluid betreffen generatoren, omvormers, luchtbehandelingsapparatuur, ventilatieapparatuur en de hondenkennel".

Zoals reeds eerder 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 is het college van mening dat er een nadrukkelijke aanleiding is om de geluidszone "industrialawaai" te heroverwegen en waar mogelijk te verkleinen.

Gesteld wordt:

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

We begrijpen hieruit dat de geluidbelasting (in L_{den}) van zowel de grondgebonden activiteiten als van de vliegactiviteiten als omhullende contour worden weergegeven. Gezien het gelijktijdig aanwezig (kunnen) zijn van beide geluidsbronnen acht het college 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.

Tabel 5.2 (Pagina 26)

Externe veiligheid vanwege vliegverkeer:

Gesteld wordt:

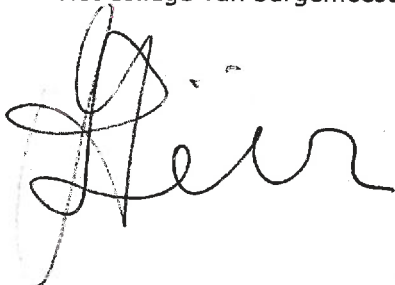
"Slechts van theoretische waarde, als het al te berekenen is".

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.

Wij verzoeken u de bovengenoemde punten mee te nemen in de MER. Wij zijn graag bereid tot het geven van een nadere toelichting en het beantwoorden van aanvullende vragen. U kunt daarvoor contact opnemen met Winand van der Kooij onder telefoonnummer 0478 - 523691

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,



, burgemeester



, secretaris