

Ministerie van Defensie
Directie Integraal Beleid MPC 58B
t.a.v. Zienswijze De Peel
Postbus 20701
2500 ES 's-Gravenhage

Venray, 19 augustus 2019

Geachte Directie,

Stichting Wijkraad Vlakwater is een organisatie die het bevorderen van de leefbaarheid van de wijk Vlakwater tot doel heeft. Samen met bewoners en bewonersorganisaties, maatschappelijke instellingen en bedrijfsleven initiëren wij initiatieven daartoe. De wijk ligt naast het Loobeekdal.

Wij hebben kennis genomen van uw Notitie reikwijdte en detailniveau MER Luitenant - generaal Bestkazerne / Militaire luchthaven De Peel. Hoewel in deze notitie diverse onderdelen aangehaald worden die in de MER onderzocht zullen worden, zijn wij van mening dat het omschreven onderzoek aanvulling behoeft. Hieronder benoemen wij enkele aandachtspunten, en daarnaast geven wij onze mening m.b.t. uw voornemen.

*Wordt in het onderzoek voldoende gekeken naar het effect van uw voornemen op de (stille) recreatie die nu in dit gebied een belangrijk gegeven is, wat dit betekent voor het bezoek aan deze locaties en voor de beleving van de bezoekers?

*Wat betekent de uitvoering van uw voornemen voor het Loobeekdal, nu een van de stilste gebieden in deze regio (zie stiltekaart Limburg en Atlas Leefomgeving van Nederland), het daar aanwezige en zich ontwikkelende ecosysteem dat gebaat is bij een voortdurende van de huidige situatie?

*Wat is het effect op de door onze overheid hoog in het vaandel staande 'duurzaamheid' m.b.t. zowel landschap, leefomgeving, ecologie en milieu in brede zin?

*Wordt in het onderzoek voldoende onderzocht wat het effect in het algemeen zal zijn op de toeristische sector in deze regio en de bedrijven/ initiatieven die daarvan afhankelijk zijn?

*Wordt de (samenstelling van de) emissie van stikstof en fijnstof in uw onderzoek betrokken zodat duidelijk wordt wat het effect van de uitstoot van uw vliegtuigen is op deze omgeving, in het bijzonder op (de gezondheid) van mens, flora en fauna?

*In uw notitie wordt een 'vogelbeperringsgebied' genoemd? Wat is dit, hoe groot is dat gebied, en wat is het effect van de instelling van dit gebied op flora en fauna in de omgeving van de locatie? Wat is het effect daarvan op de broedlocaties van vogels die op de 'Rode Lijst' staan en andere soorten binnen dit gebied?

Wij zijn erg bezorgd over deze en de vele andere gevolgen die uw voornemen op deze omgeving zal hebben. Het zal dan ook duidelijk zijn dat wij tegen uitvoering daarvan zijn.

Ter toelichting voeren wij nog het volgende aan:

1. De Raad van State heeft in een uitspraak het gebruik van het Programma Aanpak Stikstof (de PAS) ongeldig verklaard. Deze uitspraak heeft gevolgen voor alle activiteiten waarbij uitstoot van stikstof verwacht mag worden. Zoals uitbreiding van veehouderijen, aanleg van wegen en de uitbreiding van vliegvelden. Deze uitspraak leidt tot een betere bescherming van natuurgebieden die gevoelig zijn voor stikstof. Door de provincie Limburg is in 2016 een uitgebreide natuurvisie opgesteld welke is vastgesteld door de raad van staten. Deze natuurvisie beschrijft de ecologische hoofdstructuur van de provincie. Hierin worden de doelen beschreven. Deze focussen zich op behoud en herstel van de biologische diversiteit én vermaatschappelijking van de natuur. Er is daarnaast vastgesteld dat de kwaliteit van de natuur, vooral die in de Natura 2000-gebieden, zich nog onvoldoende hersteld heeft. Met name soorten die gevoelig zijn voor stikstof hebben het moeilijk. De uitkomst van de uitspraak over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en vooral het gevolg is niet in de concept notitie reikwijdte en detailniveau voor de milieueffectrapportage De Peel meegenomen.

2. Op 7 maart is Nederland in gebreke gesteld door Brussel over de manier waarop 'wij' de Europese richtlijn voor MilieuEffectRapportages (MER) hebben doorgevoerd. Zo'n MER brengt de verwachte milieueffecten van een plan in beeld, voordat de overheid daar een besluit over neemt. De Europese Commissie heeft er grote moeite mee heeft dat Nederland bij de vergunningenprocedure voor de aanleg van een vliegbasis het vaststellen van alle vliegroutes niet gelijk meeneemt als 'essentiële factor' in de beschrijving van het project. Terwijl alleen zo duidelijk kan worden welke milieueffecten de vliegbasis in totaal oplevert en hoe groot die effecten zullen zijn. Dit is niet in de concept notitie reikwijdte en detailniveau voor de milieueffectrapportage De Peel meegenomen.

3. Het is niet uit te leggen dat wanneer de regering tot de noodzaak tot onmiddellijke reductie van CO₂-uitstoot besluit er toch een extra vliegbasis wordt gefaciliteerd voor groei van het militair vliegverkeer. Algemeen bekend is dat vliegen, ten opzichte van andere vormen van vervoer, leidt tot een volkomen disproportionele uitstoot van CO₂. Volgens Defensie kan het effect van uitstoot van jachtvliegtuigen niet worden meegenomen in de MilieuEffectRapportage (MER), omdat er geen meetgegevens beschikbaar zijn van de F35. (Gemerts Nieuwsblad van 2 juli) Er zijn in de wereld al toestellen in gebruik, waardoor binnen afzienbare tijd toch meetgegevens beschikbaar moeten kunnen zijn.

Waarom wordt niet gekeken naar alternatieven, zoals uitbreiding vluchtsimulators? Op deze manier worden zowel de hinder door geluidsoverlast als de uitstoot van schadelijke stoffen verminderd. Ook op Vliegbasis De Peel zelf zijn forse investeringen nodig om het geheel operationeel te krijgen. Mede hierdoor kan de maximale norm van CO₂ uitstoot al worden gehaald. Dit is niet in de concept notitie reikwijdte en detailniveau voor de MilieuEffectRapportage De Peel meegenomen.

De redenen om luchthaven De Peel in 1993 buiten gebruik te stellen zijn trouwens nog steeds valide. Oefeningen met dure straaljagers is niet meer van deze tijd. NATO partners gebruiken drones, bijvoorbeeld de Northrop Grumman high-altitude drones, die onbemand 30 uur achtereen in de lucht kunnen blijven voor onder andere spionagedoeleinden. Tevens is voor bescherming van grondtroepen, terreur bedreigingen, aanvallen door terroristen en grensbewaking het inzetten van drones eenvoudiger en spaart mensenlevens (piloten). Dit doet niets af aan het besluit van de voormalige regering om nieuwe toestellen (F35) aan te schaffen.

4. Niet alleen vanwege de kosten, maar ook door het extra lawaai die een JSF (F35) zou maken ten opzichte van de huidige F16 staat het jachtvliegtuig al jaren ter discussie. Volgens het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium en Defensie produceert de JSF 3 decibel meer geluid dan de F16. Bij eerdere publicaties van de geluidsmetingen, werd geschreven dat de F-35 drie decibel meer geluid maakt dan de F-16 (resp. 112 dB(A) en 109 dB(A)). Een geluidsverschil van 3 dB(A) lijkt klein, maar betekent dat de geluidsdruk van de F-35 twee keer zo veel is. Omdat het geluid van een F-35 lager van toon ('doffer') is, wordt het anders ervaren. Omwonenden van vliegveld Leeuwarden en Volkel ervoeren bij proefvluchten van de F-35 ook meer trillingen dan bij de F-16. De effecten zijn niet in de concept notitie reikwijdte en detailniveau voor de MilieuEffectRapportage De Peel meegenomen.

Uit eerder onderzoek van de Amerikaanse luchtmacht[35] zou blijken dat de F-35 tijdens het opstijgen 2× keer zo veel geluid maakte als een F-15, met pieken tot boven 130 decibel(A). Bij het landen zou zelfs 4× keer zoveel geluid als de F-15 te worden geproduceerd. Ook in Florida en Vermont waren protesten tegen het geluid van de JSF, hoewel de inwoners van het gebied gewend waren aan het geluid van vliegverkeer[36][37]. Een nieuw Amerikaans rapport bevestigde de gevreesde extra geluidsoverlast en ging uit van een 4× grotere geluidsoverlast dan de huidige F-16.[38]

5. Wanneer vliegbasis De Peel weer wordt opengesteld voor jacht- en transportvliegtuigen en tevens ook het aantal helikoptervluchten en burgerluchtvaart wordt uitgebreid, betekent dit een concentratie van 3 vliegbases plus de tweede burgervluchthaven van Nederland op een relatief klein grondoppervlak in Zuidoost Brabant terwijl de burgerluchthaven Weeze op dezelfde afstand van vliegbasis De Peel ligt als Eindhoven. Neem daarbij ook nog de industriële gebieden, onder andere het Ruhrgebied in aanmerking, dan is dat een erg ongelijke verdeling over het land. Dit moet voor Zuidoost Brabant wel een zware belasting voor het milieu (o.a. hoge concentratie CO₂/ fijnstof/stikstof) en geluidshinder betekenen. Het zoeken naar een oplossing elders kan leiden tot een betere verdeling van uitstoot en geluidshinder over het land. Het kan niet zo zijn, dat andere argumenten boven gezondheid worden gesteld.

6. In de concept notitie reikwijdte en detailniveau voor de MilieuEffectRapportage wordt de zogenaamde zonering meegenomen. Dit zijn zones die vanaf vliegbasis worden getrokken

m.b.t. de daadwerkelijke overlast van geluid. De zonering is nu gebaseerd op het vliegen van de 12 JSF's en is bepaald met een computerprogramma. De zonering, uitgedrukt in Ke (Kosteneenheid), die geluidsniveaus bepalen, is hetzelfde als die van 30 jaar geleden, waarin toen wel de 55 Ke contour aangegeven was. De geluidszone is gebaseerd op het gebruik dat voortvloeit uit de militaire taken van het militaire luchtvaartterrein De Peel zoals vastgelegd in SMT2 (= Structuur Schema Militaire Terreinen) De zone is berekend in 1978 en niet gewijzigd sinds de vaststelling van het SMT. Door het gebruik van veranderde technieken binnen de militaire luchtvaart zal de geluidszone opnieuw moeten worden vastgesteld en de impact voor omwonenden in kaart worden gebracht. Er kan niet worden uitgegaan van de vastleggingen en berekeningen uit 1978.

De zonering voor 25 woningen, is in zuid-westelijke richting vanaf Deskesven tot over de Peelweg en houdt in, dat er een 7-tal liggen in het gebied van 35-40 Ke, een 15-tal in 40-45 en 3 in 45-55Ke. Daarnaast zal er additioneel geluid geproduceerd en verspreid worden door proefdraaien van motoren, vlieg oefeningen met Hercules C130 toestellen, helikopters en drones. Dit is niet opgenomen in de zonering. De gehanteerde grenswaarde van geluidsbelasting is discutabel omdat op andere plaatsen (Eindhoven) een grenswaarde van 20 kosteneenheden wordt gehanteerd. Er zijn dus grote vraagtekens over hoe deze zonering tot stand is gekomen, door wie of wat deze zonering is bepaald.

In tegenstelling tot toezeggingen van het ministerie van Defensie dat er niet gedurende nachtelijke uren wordt gevlogen, wordt in de conceptrapportage melding gemaakt van militair luchtverkeer gedurende de nachtelijke uren van maandag 00.00 uur tot vrijdag 07.00 uur.

Vliegbewegingen zullen volgens de conceptrapportage plaatsvinden van s'morgens tot s'nachts gedurende 18 weken verspreid over 3 maal 6 weken, maar kan ook zijn in 24 weken in kortere perioden. Alles bij elkaar kan dat leiden tot een 20-tal vliegbewegingen per dag. Deze grote hoeveelheid vluchten is ontkent op de laatste gehouden informatieavonden en als zodanig niet beschreven in de concept notitie reikwijdte en detailniveau voor de MilieuEffectRapportage de Peel.

7. Het leefklimaat zal aanzienlijk verslechteren. Een te grote geluidshinder zal worden ondervonden, zowel binnen als buitenhuis voor mens en dier. Bij nachtvluchten is er een slaapverstoring te verwachten, die kan lijden tot ernstige geestelijke en lichamelijke klachten. Er bestaat een mogelijk gezondheidsrisico door carcinogene (kankerverwekkende) stoffen, die vrij komen bij de al of niet volledige verbranding van kerosine. De landbouw zal te lijden hebben door additionele deposities van stikstof en verbrandingsresten (stikstof en verbrandingsresten die op de geteelde groenten terecht komen en door de desbetreffende groente worden opgenomen)

8. Het is op veel punten nog onduidelijkheid wat de effecten zijn op de woon- en leef kwaliteit. Denk daarbij ook aan golfterreinen, campings, Bed & Breakfast gelegenheden, varkenshouderijen, maneges, paardenfokkerijen, veehouderijen en natuurgebieden als de Stippelberg. De bezoekers van campings, B&B gelegenheden, maneges en evenementen zullen dramatisch afnemen, resulterend in aanzienlijk minder inkomsten voor de getroffen. In het concept van Defensie wordt nergens gesproken over een wettelijk regeling en afhandeling van de financiële consequenties.

9. Een aanzienlijke waardevermindering van het huizenbezit moet bij reactivering van de vliegbasis onder ogen worden gezien. In het concept van Defensie wordt nergens gesproken over wettelijke regelingen en afhandeling van de financiële consequenties bij het noodzakelijke aanbrengen van geluidwerende voorzieningen bij 35 Ke en 40 Ke. Ik heb begrepen, dat over het verhoogde geluidsniveau in Noorwegen een rechtszaak loopt. Het is niet uit te leggen dat na 26 jaar er alleen sprake is van reactivering van een vliegbasis. Eigenlijk betreft het na zoveel jaren een opening van een nieuw vliegveld. Bewoners die na 1990 huizen hebben gekocht konden niet weten dat er na zoveel jaar sprake zou kunnen zijn van reactivering van vliegbasis de Peel.

Ten slotte willen wij er op wijzen dat we het een ernstige zaak vinden dat de procedure van de reactivering van vliegbasis de Peel in de zomermaanden is gestart. Het is dan heel moeilijk tijdig overleg te plegen met betrokken rond de vliegbasis, deskundigen hierbij te betrekken en binnen de daarvoor gestelde periode een commentaar op te stellen.

Wij zijn erg bezorgd over deze en de vele andere gevolgen die uw voornemen op deze omgeving zal hebben. Het zal dan ook duidelijk zijn dat wij tegen uitvoering daarvan zijn. Graag ontvangen wij per omgaande een schriftelijke ontvangstbevestiging van u.

Met vriendelijke groet,
Bestuur Stichting Wijkraad Vlakwater
Werckenslaan 6
5801 HW Venray

Loes Straatman, voorzitter
Inge Adriaansens, secretaris