

Tilburg, 19 augustus 2019

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

Kenmerk: VV 07.07-1654-fs

Betreft: zienswijze Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Luitenant-generaal
Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel

Hierbij dienen de Natuur- en Milieufederatie Limburg, Werkgroep Behoud de Peel en de Brabantse Milieufederatie een gezamenlijke zienswijze in op de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel.

Defensieperspectief op termijn

Het luchthavenbesluit voor De Peel en eventuele realisatie van de voorzieningen na besluitvorming na eventuele beroepsprocedures vergen enkele jaren. Het besluit borduurt voort op strategieën en aannames die - gelet op maatschappelijke ontwikkelingen - tegen die tijd al (deels) achterhaald zijn.

Ontwikkelingen als operaties vanuit de ruimte, satellieten, drones, cybertechnologie, lasertechnologie, veel meer internationale samenwerking en genetische modificaties zullen de (inter)nationale defensiestrategie (sterk) veranderen. Ook zal de kennis en specialisatie vragen om een samenhangend internationaal vestigingsbeleid. Meer en meer zullen beschikbaarheid van energie, grondstoffen, water en voedsel naast economie en stand van techniek de te volgen koers van landen gaan bepalen en onderdeel worden van een militaire strategie.

Het is gewenst dat dit aspect inzichtelijk wordt gemaakt in de plannen.

Ruimte op andere bases dan de Peel

In Nederland zijn meerdere militaire bases operationeel. In Noord-Brabant zijn dat Volkel, Eindhoven, Gilze-Rijen en Woensdrecht. Het is wenselijk om inzicht te hebben in de geluidsruimte van die bases.

Het is eveneens noodzakelijk te weten hoeveel ruimte op de huidige militaire bases aanwezig is.

Waar mogelijk zou op internationaal niveau afstemming moeten plaatsvinden. Ook is het nodig dat het Commando Luchtstrijdkrachten onderbouwt welke ruimte noodzakelijk c.q. gewenst is.

Geluidsoverlast F-35 en andere luchtvaartbewegingen

Veel discussie is er over de (werkelijke) geluidsproductie van de F-35. Dit varieert van iets meer dan een F16 tot het viervoudige -uitgedrukt in dB(A)- en veel meer en de aard van het geluid is doordringender. De F-35 produceert officieel ten opzichte van de F-16 3 dB(A) meer: 112 dB(A) ten opzichte van 109 dB(A). Aangezien de dB(A) schaal logaritmisch is (2 log 10-functie: iedere 5 erbij is een verdubbeling), is dit bijna een verdubbeling. De vraag hoeveel geluid de F-35 (per type) produceert, dient nadrukkelijk aan de orde te komen.

Hoeveel van de 1.800 vertrekkende en dus ook 1.800 aankomende vluchten worden uitgevoerd door F-35's? Tussen welke tijdstippen en met welke uitzonderingen? De geluidsoverlast voor de verre omgeving zal zeer groot zijn: er zal met maximaal 12 F-35's gevlogen worden tijdens daglicht tot 24 uur, maar tijdens (inter)nationale oefeningen kan er ook gevlogen worden tussen 24.00 en 7.00 uur. Daarbij komt dat de aard van het geluid van een F-35 indringender is dan dat van de F-16. Dit dient nadrukkelijk meegenomen te worden.

Naast de F-35's wordt er bovendien gevlogen met gevechtshelikopters, andere heli's, Hercules-toestellen, drones, enzovoorts. Hiermee wordt de regio onleefbaar voor mens en dier. De gezondheidsrisico's door geluid zijn enorm.

Zonering gebaseerd op zeer oude gegevens

In de notitie wordt bij de zogenaamde zonering (het maken van zones vanaf de vliegbasis met betrekking tot de overlast van geluid) gebruik gemaakt van gegevens van maar liefst 40 jaar geleden. Bij het gebruik van de F-35 moeten betere geluidbelastingkaarten gemaakt worden, waarbij andere toestellen zoals helikopters en Hercules-toestellen ook meegenomen moeten worden én activiteiten als taxiën, warm draaien en proefdraaien van de motoren.

Nederland moet volgens Europese commissie alle vliegroutes meetellen

Op 7 maart is Nederland in gebreke gesteld door Brussel over de manier waarop de Europese richtlijn voor milieueffectrapportages (MER) is doorgevoerd. De Europese Commissie keurt het af dat Nederland bij de vergunningenprocedure voor de aanleg van een luchthaven het vaststellen van alle vliegroutes niet direct meeneemt als 'essentiële factor' in de beschrijving van het project. Terwijl alleen zo duidelijk kan worden welke milieueffecten de luchthaven in totaal oplevert en hoe groot die effecten zullen zijn. In de MER zullen de vliegroutes van en naar de vliegbasis en de verwachte verkeersverdeling over deze routes beoordeeld moeten worden. Hierbij dienen effecten van buitenlandse luchthavens (onder andere Weeze) meegenomen te worden.

CO²

Gezien het klimaatakkoord waarin is overeengekomen een reductie van 49% van de CO² uitstoot te bewerkstelligen, is het tegenstrijdig om een vliegbasis te reactiveren, aangezien dit tot een enorme CO²-uitstoot leidt. Wij vragen in de MER aandacht hieraan te besteden.

Fijnstof

Binnen een straal van 50 km rondom vliegbasis De Peel liggen twee militaire vliegvelden (Volkel en Eindhoven) en 2 commerciële vliegvelden (Eindhoven en Weeze). Samen met de hoge concentratie van intensieve veeteelt rondom de basis, is hier nu al een hoge concentratie van onder meer fijnstof. De toename van fijnstof dient berekend te worden. Hierbij dient niet alleen gekeken te worden naar de Europese normen, maar ook naar de Europese streefwaarden en de advieswaarden van de WHO.

Stiltegebied

De basis ligt op 400 meter afstand van het stiltegebied Stippelberg. Stiltegebieden zijn aangewezen door de provincie Noord-Brabant en worden beschermd tegen te veel geluid. Daarom zijn hier geen ontwikkelingen toegestaan die veel lawaai met zich meebrengen.

Ook de Deurnsche Peel (onder andere Bult) is stiltegebied.

Natura 2000

Daarnaast ligt de basis op circa 700 meter afstand van Natura 2000-gebied 'Deurnsche Peel & Mariapeel'. De habitattypen waarvoor dit Natura 2000-gebied is aangewezen, zijn uiterst gevoelig voor de uitstoot van stikstof en zijn volgens de meest recente gebiedsrapportage van het PAS-bureau álle sterk overbelast. Ook is de Deurnsche Peel & Mariapeel aangewezen voor 7 vogelsoorten: 3 hiervan zijn zeer gevoelig voor de gevolgen van stikstofdepositie. Wij vragen u daarom nadrukkelijk de gevolgen van re-activatie van vliegbasis De Peel in kaart te brengen ten opzichte van de aanmelding van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

In tegenstelling tot wat in de notitie wordt gesuggereerd is niet de datum van plaatsing op de communautaire lijst bepalend, maar de datum van aanmelding.

Voor de Deurnsche Peel & Mariapeel is dit 12-12-1996, voor de Grote Peel is dit 12-12-1992, voor de Strabrechtse Heide & Beuven 12-12-1996 en 14-07-1998. Oeffelter Meent is op 14-07-1998 aangemeld als Natura 2000-gebied.

Op de vliegbasis zelf en daaromheen leven diverse beschermde diersoorten (onder andere das en levendbarende hagedis). De MER dient de effecten op beschermde dier- en plantsoorten in kaart te brengen.

Uitspraak van de Raad van State over het PAS

De Raad van State (RvS) heeft in mei van dit jaar het gebruik van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) ongeldig verklaard. Deze uitspraak heeft gevolgen voor alle activiteiten waarbij uitstoot van stikstof plaatsvindt en waar Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen in de buurt liggen. Dat betekent dat in de MER de stikstofdepositie nauwkeurig in kaart moet worden gebracht.

Landschap

Het gebied rondom vliegbasis De Peel heeft een landelijk karakter en binnen 10 km rondom de basis liggen onder meer golfterreinen en een aantal campings. In de MER zal gekeken moeten worden naar de effecten van re-activatie van de basis op het landschap.

Lozingen van kerosine

Ten slotte dient in de MER aandacht besteed te worden aan het lozen van kerosine. Het lozen van kerosine heeft effecten op gewassen, op de bodem en grond- en oppervlaktewater.

Graag zien wij uw reactie op deze zienswijze tegemoet. Uiteraard zijn we altijd bereid deze nader toe te lichten.

Hoogachtend, mede namens Natuur en Milieufederatie Limburg en Werkgroep Behoud de Peel,



Femke Dingemans,
directeur Brabantse Milieufederatie

