



Ministerie van Defensie

Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage

Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel

25 Juni 2019

Colofon

Ministerie van Defensie
Directoraat Generaal Beleid

Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat Generaal Luchtvaart
en Maritieme Zaken

Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Aanleiding	6
3	Referentiesituaties	7
3.1	Inleiding	7
3.1.1	Meerdere referentiesituaties	7
3.1.2	Genomen besluiten	8
3.2	Huidige gebruik Luitenant-generaal Bestkazerne	8
3.2.1	Ligging kazerne	8
3.2.2	Beschrijving huidige activiteiten	10
3.3	Referentie MER conform SMT-2	12
3.3.1	Militair luchtverkeer	12
3.3.2	Burgerluchtverkeer	14
3.4	Referentie natuur	14
4	Voorgenomen activiteit en varianten	18
4.1	Militair luchtverkeer	18
4.2	Variant militair luchtverkeer	19
4.3	Burgerluchtverkeer	19
4.4	Overzicht voorgenomen activiteit en varianten	19
4.5	Wijzigingen in grondgebruik	20
5	Te onderzoeken milieuaspecten	22
6	Procedurele aspecten	28

1 Inleiding

Het ministerie van Defensie onderzoekt de mogelijkheden voor het gebruik van de Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel door jachtvliegtuigen, overig militair vliegverkeer en burgermedegebruik. De Luitenant-generaal Bestkazerne is sinds 2012 de benaming van de militaire luchthaven De Peel. Voor het medegebruik van de Luitenant-generaal Bestkazerne door jachtvliegtuigen en overige militaire luchtvaartuigen van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) wordt op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voorbereid. In het luchthavenbesluit zal – gelet op het bepaalde in artikel 10.28 van de Wet luchtvaart - tevens het luchtgebonden burgermedegebruik van de Luitenant-generaal Bestkazerne worden opgenomen. Het luchthavenbesluit wordt op voordracht van de staatssecretaris van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In het navolgende is de inrichting aangeduid als Luitenant-generaal Bestkazerne/Militaire luchthaven De Peel, afgekort als LGen Bestkazerne/ML De Peel.

In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven. Het beperkingengebied is samengesteld uit het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) door alle startende en landende vliegtuigen (de geluidszone), het obstakelbeheergebied waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden en het vogelbeheersgebied waar regels gelden met het oog op de vogelaantrekkende werking. Tevens wordt in het luchthavenbesluit een maximum aantal (gemotoriseerde indien van toepassing) vliegtuigbewegingen op jaarbasis vastgelegd voor het recreatief burgerluchtverkeer, zweefvliegbewegingen worden niet gehouden aan een maximum aantal. 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. Voorts worden in het luchthavenbesluit de bestemming en het gebruik van grond binnen het beperkingengebied en regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd, waaronder de openstellingstijden van de luchthaven.

Er vindt tevens recreatief (zweefvliegen) burgerluchtverkeer plaats. Het te nemen luchthavenbesluit is een besluit ten aanzien waarvan op grond van artikel 7.2, eerste lid, onder b, en vierde lid van de Wet milieubeheer en de Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel D, sub 6.1, moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Teneinde de gevolgen voor het milieu, inclusief natuur, van de voorgenomen activiteit een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, is besloten om ter voorbereiding op het luchthavenbesluit een milieueffectrapport (MER) op te stellen en de uitgebreide milieueffectprocedure te doorlopen. Voor de voorgenomen activiteit dient te worden onderzocht wat de effecten daarvan zijn op nabijgelegen Natura2000-gebieden en beschermde soorten op grond van de

Wet natuurbescherming (Wnb). De effecten van de grondgebonden activiteiten zullen in dit milieueffectrapport eveneens worden onderzocht. Deze Notitie Reikwijdte en detailniveau biedt de basis voor het op te stellen milieueffectrapport voor het te nemen luchthavenbesluit, alsmede voor het bepalen van de noodzaak voor een aanvraag om een vergunning in het kader van de Wnb of, indien in voldoende detail beschikbaar, voor een omgevingsvergunning op grond van de Wabo voor de nieuwe grondgebonden activiteiten, die zijn gerelateerd aan het gebruik door jachtvliegtuigen.

De LGen Bestkazerne/ML De Peel wordt momenteel (en al lang) nauwelijks voor de militaire luchtvaart gebruikt, ook niet vóór 2012 ten tijde van de militaire luchthaven De Peel. Wel is in het verleden een indicatieve geluidzone vastgesteld in het Structuurschema Militaire Terreinen en opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Krachtens deze regels worden eisen gesteld aan de ruimtelijke besluiten van gemeenten met grondgebied binnen de geluidszone. In andere milieueffectrapporten (MER) voor luchthavenbesluiten is de vigerende geluidcontour gebruikt als indicator om de optredende hinder van het nieuwe gebruik mee te vergelijken. Deze vergelijking is in dit MER weinig zinvol omdat in het verleden de functie van vliegbasis niet of nauwelijks is ingevuld. De effectbeoordeling geluid vanwege vliegverkeer wijkt in dit MER daarom af van andere MER'n die voor luchthavenbesluiten zijn opgesteld. In hoofdstuk 3, Referentiesituatie en hoofdstuk 5, Milieueffecten, is het bijzondere karakter van dit MER nader toegelicht.

2 Aanleiding

De Wet luchtvaart (Wlv) schrijft voor dat er voor elke luchthaven een luchthavenbesluit of luchthavenregeling moet zijn vastgesteld. Inmiddels is voor militaire luchthavens de overgangstermijn waarin bestaande aanwijzingsbesluiten hun geldigheid behouden enkele malen verlengd, nu tot uiterlijk 1 november 2021. Op die datum vervalt het aanwijzingsbesluit als militair luchtvaartterrein en mag de LGen Bestkazerne/ML De Peel niet meer als militaire luchthaven worden gebruikt, tenzij voor die datum een luchthavenbesluit in werking is getreden. De militaire luchthaven wordt momenteel niet in die functie gebruikt en het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando is de hoofdgebruiker. Een gecombineerd gebruik door dit commando en het CLSK is krachtens de Wet luchtvaart mogelijk.

Nederland beschikt over twee Main Operating Bases (MOB) voor jachtvliegtuigen, nl. de militaire luchthavens Leeuwarden en Volkel. De beschikbare militaire geluidsruimte staat onder druk en laat slechts een beperkte groei van het aantal nieuwe jachtvliegtuigen (F-35's) toe. De afgelopen jaren zijn de militaire luchthavens Soesterberg en Twente en vliegveld Valkenburg gesloten waarmee geluidruimte voor militair vliegverkeer verloren is gegaan. 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.

Nu Defensie nog maar twee militaire luchthavens heeft specifiek voor jachtvliegtuigen, is er ook minder ruimte om intensivering op te vangen. Twee intensivering dienen zich aan. In de veranderende internationale veiligheidssituatie groeit de behoefte om operaties niet alleen vanaf de bestaande MOB's maar ook vanaf andere locaties te beoefenen (Deployment Operating Base, DOB). Hiernaast is na jarenlang bezuinigen zicht op de aanschaf van o.a. extra helikopters en jachtvliegtuigen. Voor deze en andere intensivering zal in de eerste plaats worden bekeken wat er maximaal kan worden ondergebracht op de twee MOB's.

Naast maximaal gebruik van de twee MOB's bestaat ook de mogelijkheid van het invullen van de behoefte aan een DOB op De Peel. Uit een eerste inventarisatie is gebleken dat de behoefte bestaat aan een DOB met een capaciteit met ruimte tot 1.800 sorties per jaar. Aanvullend aan een locatie waar jachtvliegtuigen kunnen starten en landen, kan ook worden voorzien in de behoefte aan oefeningen met C-130 Hercules toestellen met eenheden van de Luchtmobiele brigade met gebruikmaking van een 'dirt strip', oefeningen met helikopters, operaties met drones en de mogelijkheid om met een transportvliegtuig zoals een C-17 te landen. De mogelijkheden van de bovengenoemde functies zullen in het MER worden onderzocht. In hoofdstuk 4 van deze c-NRD zijn de te onderzoeken alternatieven en varianten nader omschreven.

3 Referentiesituaties

3.1 Inleiding

3.1.1 Meerdere referentiesituaties

Het MER kent meerdere referentie situaties om de effecten van de voorgenomen activiteit te vergelijken met de huidige situatie en situaties die voortvloeien uit eerdere besluiten. Er is in het verleden een indicatieve 35 Ke-geluidcontour vastgesteld, maar 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. Het is in dit geval reëler om de geluideffecten van de voorgenomen activiteit te vergelijken met de huidige, feitelijke situatie. De indicatieve geluidcontour heeft wél een functie bij de beoordeling van planologische effecten vanwege de verplichte vertaling van de geluidcontour in bestemmingsplannen en uitvoering van een woningisolatieprogramma.

In onderstaande tabel zijn verschillende situaties omschreven die in het MER zullen worden gehanteerd. Informatie over de huidige situatie en de referentie MER is opgenomen in dit hoofdstuk. De voorgenomen activiteit en varianten zijn beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is per milieuthema beschreven wat de systematiek betekent voor de analyses die in het MER zullen worden uitgevoerd.

Tabel 3.1: Omschrijving te beschouwen situaties in het MER

Situatie	Omschrijving
Huidige situatie	Situatie per 1 januari 2019 voor zover data beschikbaar zijn. Anders de meest actuele informatie. Situatie te gebruiken als referentie voor de beoordeling van effecten die zijn gerelateerd aan vliegactiviteiten.
Referentie MER	Situatie horende bij de belegging SMT en SMT-2, vertaald in de indicatieve 35 en 40 Ke-geluidcontour. Situatie te gebruiken voor de planologische effecten.
Voorgenomen activiteit (en varianten)	Situatie beschreven in deze concept-NRD met o.a. de DOB functie voor F-35 jachtvliegtuigen
Voorkeursalternatief	Keuze CLSK uit voorgenomen activiteit en varianten na afweging van diverse aspecten
Nulalternatief en autonome ontwikkeling	Situatie waarbij de voorgenomen activiteit of de varianten niet worden gerealiseerd. Situatie betreft de voortzetting van de huidige activiteiten op de kazerne, aangevuld met concrete plannen voor de toekomst zonder de komst van het CLSK
Referentie natuur	Situatie bedoeld om de effecten van het voorkeursalternatief mee te vergelijken indien een aanvraag Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

3.1.2 Genomen besluiten

Een aantal genomen besluiten is van belang omdat zij de kaders vormen voor de huidige situatie en de vergelijkingen die in het MER zullen worden gemaakt.

- Met een besluit van de minister van Defensie van 25 maart 1960 nr. 219386/H is de luchthaven De Peel op grond van de Luchtvaartwet aangewezen als militaire luchthaven;
- In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2, 2001) is de indicatieve geluidszone (geluidsbelasting door alle startende en landende vliegtuigen) uit het eerste SMT (1985) bevestigd;
- De militaire luchthaven De Peel is in 2012 als vliegbasis gedeactiveerd. De militaire luchthaven De Peel was toen al omgedoopt tot Luitenant-generaal Bestkazerne;
- Op 15 oktober 2009 is de beschikking verleend op de aanvraag Wet milieubeheer Luchtmachtbasis de Peel (beschikking RB/1393);
- Bestemmingsplan Buitengebied Venray 2010, vastgesteld 20 september 2017;
- Bestemmingsplan Gemert-Bakel Buitengebied 2017, vastgesteld op 5 juli 2018;
- De indicatieve geluidszone vanwege vliegverkeer is vertaald in de bestemmingsplannen Buitengebied Venray 2010 en Gemert-Brakel Buitengebied 2017;
- De grondgebonden geluidcontour is opgenomen in de bestemmingsplannen Buitengebied Venray 2010 en Gemert-Brakel Buitengebied 2017;
- De bestemmingsplannen bevatten tevens de veiligheidszones vanwege munitieopslag;
- Beschikkingen burger en recreatief medegebruik.

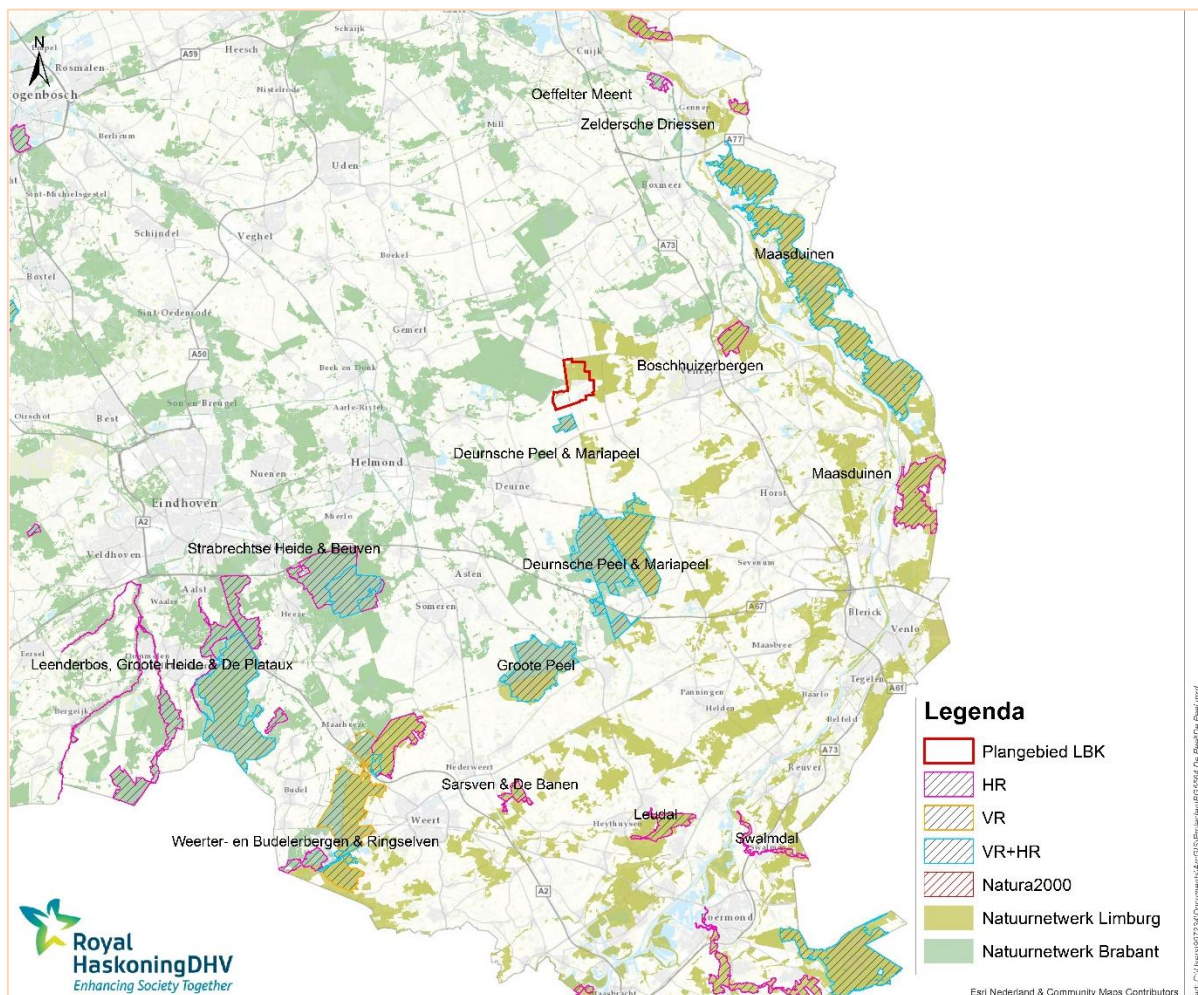
3.2 Huidige gebruik Luitenant-generaal Bestkazerne

3.2.1 Ligging kazerne

De Luitenant-generaal Bestkazerne is gelegen op het grondgebied in de gemeenten Venray en Gemert-Brakel op de grens van de provincies Noord-Brabant en Limburg (zie figuur 3.1). Het vliegveld is in 1954 aangelegd met één startbaan en één parallelbaan. De ingang van de kazerne is gelegen aan de N277. In de omgeving van de kazerne liggen Natura2000 gebieden (Habitatrichtlijn en/of Vogelrichtlijngebieden) en gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Brabant en Natuurnetwerk Limburg (zie figuur 3.2).



Figuur 3.1: Ligging Luitenant-generaal Bestkazerne



Figuur 3.2: Ligging van de Luitenant-generaal Bestkazerne ten opzichte van N2000 gebieden en gebieden die deel uitmaken van Natuurnetwerk Brabant en Natuurnetwerk Limburg

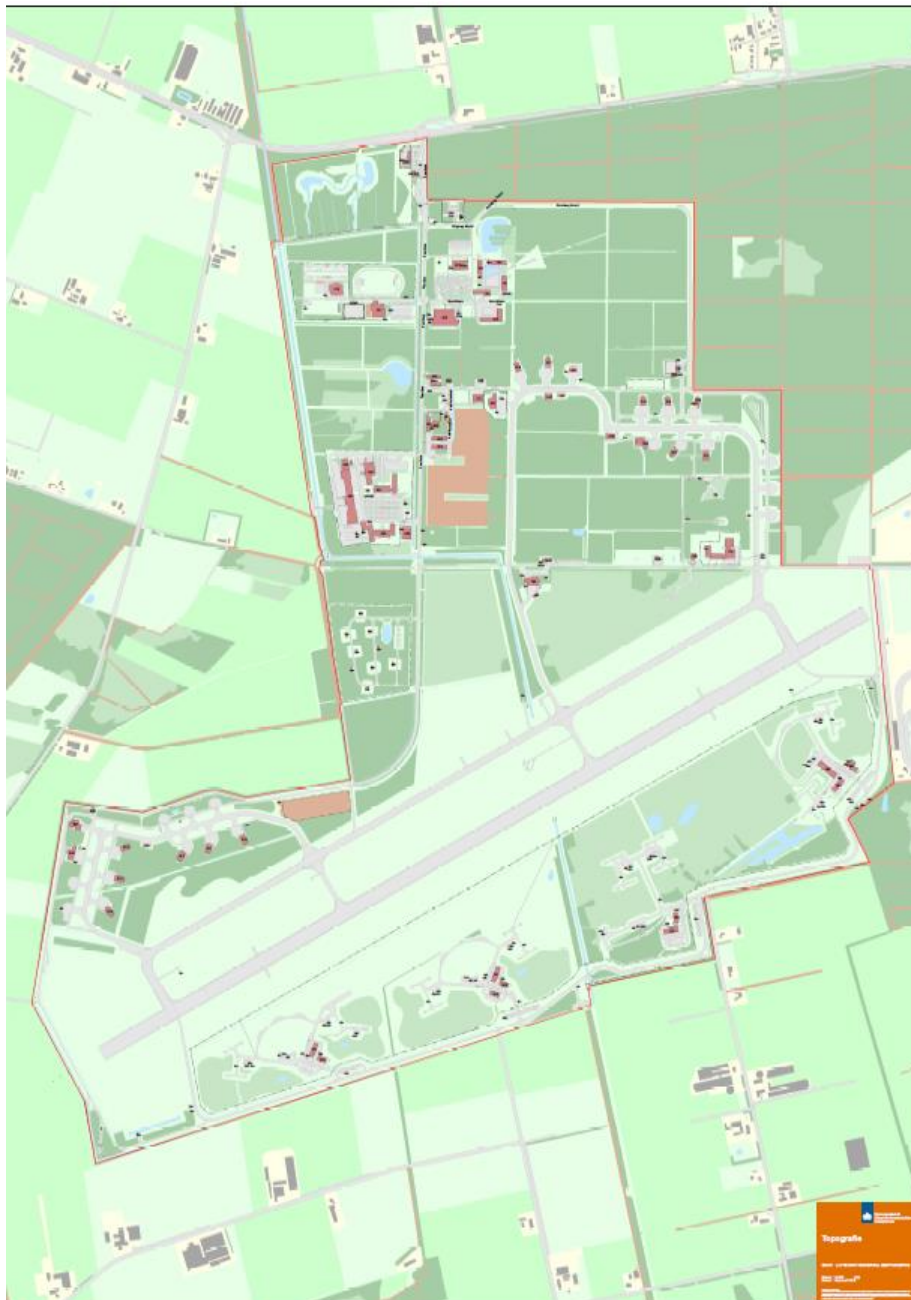
3.2.2 Beschrijving huidige activiteiten

De Luitenant-generaal Bestkazerne huist momenteel eenheden van het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando (DGLC). Het DGLC ontstond in 2012 door samenvoeging van de Groep Geleide Wapens van het CLSK en het Commando Luchtdoelartillerie van de Koninklijke Landmacht. De belangrijkste huidige activiteiten op de Lgen Bestkazerne bestaan uit:

- Het opleiden en trainen van luchtverdedigingspersoneel (CLSK en Landmacht);
- Het operationeel gereedstellen van de luchtverdedigingseenheden van het DGLC;
- In voorkomend geval het formeren van luchtverdedigingseenheden, inclusief alle ondersteunende capaciteiten;
- Uitvoering van lokale luchtverdedigingsoefeningen, waaronder de staging, deployment en employment van eenheden;
- Het praktisch beoefenen van elektronische oorlogsvoering (i.s.m. zowel grondgebonden als vliegende capaciteiten);

- Uitvoering en faciliteren van de grootschalige oefening Joint Project Optic Windmill (JPOW);
- herstel en logistieke instandhouding van luchtverdedigingsapparatuur, inclusief voertuigen;
- Rijopleidingen (specifieke DGLC-voertuigen);
- Ondersteunen van gerelateerde testen en experimenten;
- Faciliteren van Militaire Basisvaardigheden voor eenheden van het CLAS;
- Activiteiten i.r.t. het testcentrum C-UAS, testen en beoefenen van dronebestrijding;
- Land en start locatie voor helikopters van onder andere het Defensie Helikopter Commando
- Ondersteunen van Forward Air controller opleidingen door vliegende eenheden;
- Gebruik door wee zweefvliegclubs: KLu zweefvliegclub De Peel en Zweefvliegclub Eindhovense Studenten.

Figuur 3.3 toont de inrichting van de Luitenant-generaal Bestkazerne.



Figuur 3.3: Inrichting Luitenant-generaal Bestkazerne

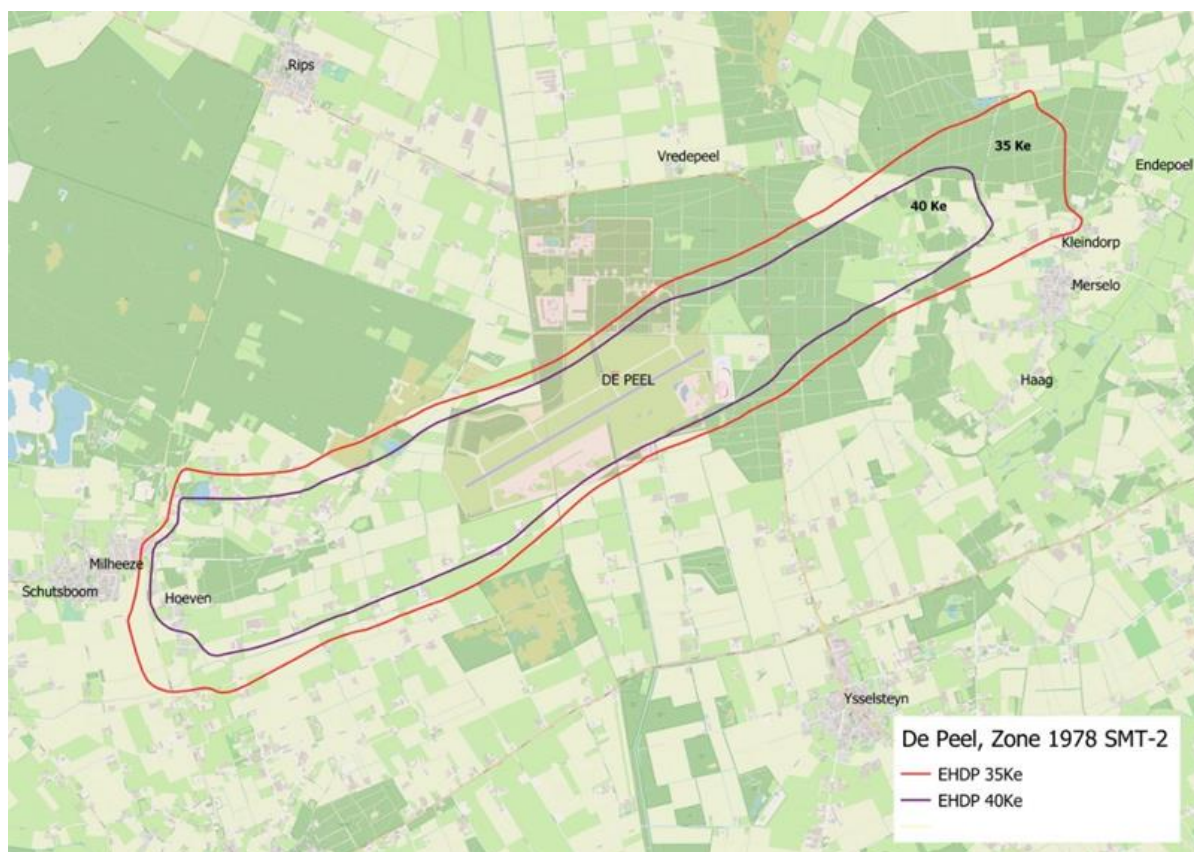
3.3 Referentie MER conform SMT-2

3.3.1 Militair luchtverkeer

Het militair luchtverkeer in de referentie MER vloeit voort uit de militaire taken van de militaire luchthaven De Peel zoals destijds vastgelegd in het SMT-2, mede in de context van de taken en functies van de andere militaire luchthavens in Nederland. De luchthaven kan worden benut door vaste vleugelvliegtuigen en

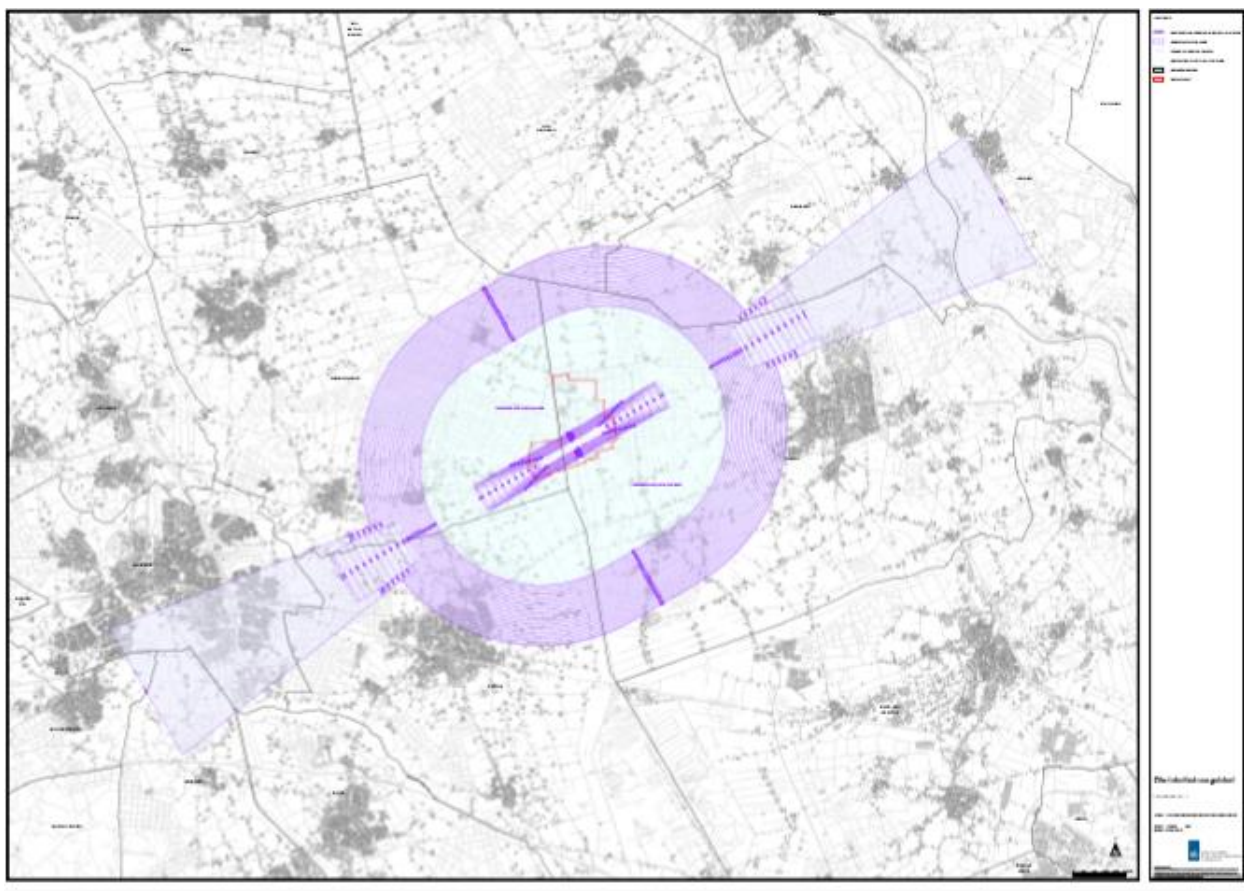
helikopters die op andere luchthavens van het ministerie van Defensie zijn gestationeerd. Voorts is bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk. De geluidszone is gebaseerd op het gebruik dat voortvloeit uit de militaire taken van het militaire luchtvaartterrein De Peel zoals vastgelegd in het SMT2. De indicatieve 35 en 40 Ke geluidcontouren zijn getoond in figuur 3.4. De zone is berekend in 1978 en niet gewijzigd sinds de vaststelling van het SMT.

Rondom militaire luchthavens geldt een geluidisolatieprogramma voor de woningen binnen de 40 Ke. Dat programma is destijds niet (zeker niet volledig) uitgevoerd vanwege de deactivering van de luchthaven. Het MER zal een overzicht geven van de woningen binnen de 40 Ke geluidcontour.



Figuur 3.4: De indicatieve 35 en 40 Ke geluidcontouren conform SMT-2

Figuur 3.5 toont de vliegfunnel, het vogelbeheersgebied en het obstakelbeheergebied welke samen het beperkingengebied vormen (omhullende contour). Het vogelbeperkingengebied is een ovaal van 6 km rondom de vliegbasis en komt overeen met de ovaal van het obstakelbeheergebied en vliegfunnel. Deze is ook beperkt tot 6 km rondom de militaire luchthaven. Het beperkingengebied ligt op het grondgebied van de gemeenten Bergen, Boxmeer, Venray, St. Anthonis, Gemert/Bakel, Helmond, Someren en Deurne.



Figuur 3.5: Het beperkingengebied bestaande uit vliegfunnel, vogelbeheergebied en obstakelbeheergebied

3.3.2 Burgerluchtverkeer

Het burgerluchtverkeer in de referentie MER betreft recreatief burgermedegebruik en burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang. Recreatief burgerluchtverkeer bestaat uit vliegtuigbewegingen met modelvliegtuigen, motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en sleepvliegtuigen voor het optrekken van zweefvliegtuigen. Het betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg, waarvan de vliegtuigbewegingen niet kunnen worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden. De vliegtuigbewegingen waarvoor de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Kosteneenheden worden uitgevoerd binnen de geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer. Voor recreatief luchtverkeer zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend. De vliegtuigbewegingen waarvoor de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Kosteneenheden worden uitgevoerd binnen de geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer.

3.4 Referentie natuur

In het MER zal worden onderzocht wat de gevolgen zijn voor Natura 2000-gebieden. De mogelijkheid bestaat dat een aanvraag in het kader van de Wnb moet worden ingediend. In dat geval worden de effecten van het voorkeursalternatief vergeleken met de referentie natuur. Het gaat hierbij vooral

om geluid vanwege vliegverkeer, grondgebonden geluid en om stikstofdepositie. Voor de militaire luchthaven De Peel is niet eerder een natuurvergunning verleend. De volgende referentiesituaties gelden dan voor geluid en stikstofdepositie.

Referentie geluid

Mede onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over de natuurbeschermingswetvergunning voor vliegbasis Woensdrecht, wordt ook voor de militaire luchthaven De Peel uitgegaan van vergund/toegestaan gebruik op de referentiedatum. Deze referentiedatum is het moment waarop het gebiedsbeschermingsregime voor de betrokken Natura 2000-gebieden is gaan gelden. Het gaat hierbij om de volgende datum/data:

Naam	Aanwijzing VR	HR plaatsing lijst Communautair belang	Afstand tot LBK
Deurnsche Peel en Mariapeel	12 mei 1992 (J. 927234) onder de naam "Deurnese Peelgebieden", 29 oktober 1986 (J. 4755) onder de naam "Mariapeel"	7 december 2004	0,5 km
Groote Peel	29 oktober 1986 => voor N-depositie 1992	7 december 2004	16 km
Boschhuizerbergen	n.v.t.	7 december 2004	9 km
Maasduinen	24 maart 2000 Maasduinen 20 mei 1994 De Hamert	7 december 2004	15 km
Strabrechtse Heide & Beuven	Mei 2013 (i.v.m. kraanvogels)	7 december 2004	17 km
Zeldersche Driessen	n.v.t.	7 december 2004	20 km
Oeffelter Meent	n.v.t.	7 december 2004	19 km

Het vergund/toegestaan gebruik wordt in dit geval afgeleid aan de besluitvorming in het kader van SMT-2. Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar de onderstaande passage uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over de natuurvergunning voor Woensdrecht (ABRS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449).

8.5. (...) Met de planologische kernbeslissing SMT-1 - die in 1986 als beslissingsinstrument nader is geregeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening - is evenwel de toestemming voor het luchtgebonden gebruik van de vliegbasis begrensd door middel van geluidscontouren. Deze contouren golden ten tijde van de referentiedatum op 10 juni 1994 en vormde de toegestane begrenzing voor het luchtgebonden gebruik van de vliegbasis. SMT-1 kan naar het oordeel van de Afdeling dienen als uitgangspunt voor de beoordeling van de gevolgen van het luchtgebonden gebruik van de vliegbasis ten tijde van de referentiesituatie voor de betrokken Natura 2000-gebieden.

In het SMT-1 zijn geluidszones opgenomen die als doel hebben om de activiteiten van de vliegbasis te begrenzen met het oog op de geluidhinder van het vliegverkeer in de omgeving van de vliegbasis. De toen geldende contouren, met als buitengrens de zogenoemde 35-Ke contour zijn weergegeven op p. 23 van het rapport "Vliegbasis Woensdrecht vliegtijden boven Natura 2000-gebieden".

Deze contouren creëren binnen de zogeheten controlzone (CRT) die door de luchtverkeersleiding van de vliegbasis wordt beheerst een begrenzing van het vliegverkeer doordat de geluidsproductie op steeds groter wordende afstanden van de basis steeds lager dient te zijn. Dit is relevant tot een vlieghoogte van 3000 voet, de hoogte vanaf waar het type vliegtuigen waarmee van en naar de vliegbasis Woensdrecht wordt gevlogen geen versturende invloed meer heeft.

8.6. In 2005 is een algehele herziening van het SMT-1 vastgesteld: SMT-2. Ook hierin zijn geluidscontouren, op basis van Ke weergegeven (zie p. 24 van het rapport "Vliegbasis Woensdrecht vliegtijden boven Natura 2000-gebieden"). Deze contouren zijn beperkter dan de contouren uit het SMT-1. Dit betekent dat het toegestane gebruik van de vliegbasis in zoverre is beperkt.

In samenhang met hetgeen hiervoor is overwogen onder 6.1 betekent dit dat de Ke-contouren van SMT-2 dienen als referentie voor het maximaal toegestane gebruik.

Referentie stikstof

Voor de beoordeling van de gevolgen van stikstofdepositie vanwege de Lgen Bestkazerne/ML De Peel gold sinds 1 juli 2015 een specifiek toetsingskader dat samenhangt met het programma aanpak stikstof (PAS). Op woensdag 29 mei 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) uitspraak gedaan in de pilotzaken over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De ABRvS had advies gevraagd aan het Europese Hof. Onderstaand is eerst de situatie tot aan de uitspraak van de ABRvS beschreven en daarna de situatie na de uitspraak.

Situatie onder het PAS

Op grond van artikel 2.4 lid 5 en lid 8 van de Regeling natuurbescherming wordt de toename van stikstof bepaald ten opzichte van de stikstofdepositie als gevolg van volledig operationeel gebruik van een militaire luchthaven dat gold vóór 1 januari 2015. Dit is ingegeven vanuit de gedachte dat in de passende beoordeling van het PAS al is onderbouwd dat dit gebruik op 1 januari 2015 toelaatbaar is. Dit is verankerd in artikel 2.4 lid 8 van de Regeling natuurbescherming.

Situatie na uitspraak ABRvS over het PAS

Uit het arrest bleek dat het Hof een systeem als dat van het PAS accepteert bij het toestaan van projecten. Maar voor het natuuronderzoek (passende beoordeling) dat ten grondslag ligt aan het PAS formuleerde het Hof in het arrest een aantal strikte voorwaarden, onder andere:

- Bij het toekennen van ontwikkelingsruimte en het hanteren van drempelwaarden bij projecten, is het verwijzen naar een eerdere passende beoordeling slechts mogelijk wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat geen van de ontwikkelingen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied (zie met name de punten 101, 104 en 110 uit het arrest);
- Toekomstige voordelen van maatregelen mogen niet worden betrokken als die voordelen niet vaststaan ten tijde van de beoordeling (met name punt 132 uit het arrest).

De ABRvS komt tot de conclusie dat in de passende beoordeling van het PAS voordelen van maatregelen en van autonome ontwikkelingen zijn betrokken die volgens de maatstaf die het Hof geeft niet vaststonden ten tijde van die beoordeling. Volgens de ABRvS staan de Europese eisen in de weg aan een programma dat enerzijds is gericht op het treffen van maatregelen voor het behoud en herstel van natuurwaarden op termijn, en anderzijds op het direct mogelijk maken van nieuwe activiteiten.

Samen met andere ministeries zet Defensie de gevolgen van deze uitspraak voor dit en andere projecten op een rij.

4 Voorgenomen activiteit en varianten

4.1 Militair luchtverkeer

DOB jachtvliegtuigen

De voorgenomen activiteit gaat voor het militair luchtverkeer onder andere uit van de status van een DOB, een Deployment Operating Base, met een profiel ter grootte van een detachement van 200 personeelsleden met maximaal 12 jachtvliegtuigen. De operaties zullen plaatsvinden gedurende de dag- en avondperiode gedurende 18 vliegweken, verspreid over het jaar in perioden van ongeveer drie maal zes weken.

Het jaarlijkse oefenprogramma van de Main Operating Bases (Leeuwarden en Volkel) bepaalt de periode wanneer gebruik gemaakt gaat worden van ML De Peel. Hierbij wordt binnen de vast te stellen geluidszonering geopereerd.

Overige functies

Naast de functie van DOB voorziet de voorgenomen activiteit in enkele andere functies.

- Invulling van de behoefte aan oefeningen met C-130 Hercules toestellen met eenheden van de Luchtmobiele brigade met gebruikmaking van een 'dirt strip';
- Oefeningen met helikopters en strategisch luchttransport;
- Functie van oefenveld. Vliegers dienen in het kader van de taakstelling en het hierin opgenomen Jaarlijks Oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun eigen thuisbasis. Dit betreft zowel vliegbewegingen van helikopters en transportvliegtuigen;
- Ruimte benodigd voor vliegbewegingen voor het ondersteunen van Forward Air Controller opleidingen door vliegende eenheden.

Onbemande vliegtuigen (drones)

Het uitvoeren van test- en demonstratievluchten met onbemande toestellen (Remotely Piloted Aircraft/Unmanned Aerial Vehicles) wordt mogelijk gemaakt.

Openingstijden (indien de functie van militaire luchthaven van toepassing is)

De reguliere openstellingstijden voor militair luchtverkeer zijn:

- van maandag tot en met donderdag van de aanvang van de uniforme daglichtperiode tot 24.00 uur;
- Op vrijdag van de aanvang van de uniforme daglichtperiode tot 16.45 uur.

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.

Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak of door militaire opsporings- en reddingshelikopters.

Tijdelijke situatie in aanloop naar invulling voorgenomen activiteit

In de aanloop naar de volledige invulling van operaties inclusief de nieuwe voorzieningen zoals beoogd in de voorgenomen activiteit kan de LGen Bestkazerne/ML De Peel in de eerste jaren als zogenaamde "bare base" fungeren voor jachtvliegtuigen. Een aantal voorzieningen dient daartoe te worden aangepast, zoals een gedeeltelijke revisie van het start- en rolbanen stelsel, aanbrengen van baanverlichting en een minimale hoeveelheid vliegtuigplatformen om het rolbanenstelsel gereed maken. Hiermee kunnen maximaal 6 vliegtuigen opereren, alleen binnen de uniforme daglichtperiode. Van de tijdelijke situatie zal de geluidbelasting worden berekend Het geheel zal plaatsvinden binnen de voorwaarden zoals gesteld in de voorkeursvariant.

4.2 Variant militair luchtverkeer

Het MER beschrijft twee varianten voor het militair luchtverkeer.

DOB 24 weken jachtvliegtuigen

De eerste variant betreft een langere duur van de DOB functie voor jachtvliegtuigen, namelijk gedurende 24 weken, verspreid over het jaar in kortere perioden. Het jaarlijkse oefenprogramma van de Main Operating Bases (Leeuwarden en Volkel) bepaalt de periode wanneer gebruik gemaakt gaat worden van ML De Peel. Deze variant gaat evenals de voorgenomen activiteit uit van maximaal 12 jachtvliegtuigen. Het aantal vliegtuigbewegingen jachtvliegtuigen is gelijk aan de voorgenomen activiteit.

DOB 18 weken in kortere perioden

De tweede variant gaat uit van een DOB functie jachtvliegtuigen van 18 weken, verspreid over zes maal drie weken. Deze variant gaat evenals de voorgenomen activiteit uit van maximaal 12 jachtvliegtuigen. Het aantal vliegtuigbewegingen jachtvliegtuigen is gelijk aan de voorgenomen activiteit.

4.3 Burgerluchtverkeer

Recreatief verkeer

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.

4.4 Overzicht voorgenomen activiteit en varianten

Tabel 4.1 geeft een overzicht van de activiteiten die in het MER zullen worden vergeleken. De resultaten van het MER zullen bepalen of de voorgenomen activiteit tevens de voorkeursvariant zal zijn. De maximale aantallen vliegtuigbewegingen voor de functie van DOB blijven voor alle varianten hetzelfde en worden ten hoogste meer of minder verspreid over de perioden. In de geluidberekeningen zullen de individuele bijdragen van het type vliegverkeer inzichtelijk worden gemaakt.

Tabel 4.1: Luchtgebonden activiteiten in de te beschouwen situaties in het MER

Voorgenomen activiteit		
DOB Jachtvliegtuigen	Overig militair luchtverkeer	Burger luchtverkeer
18 weken DOB, verspreid over drie keer zes weken	Drones/RPAS Ondersteuning van Forward Air Controller opleidingen door vliegende eenheden Oefenveld voor helikopters C130 dirt strip operaties Strategisch luchttransport	Recreatief burgerluchtverkeer
Varianten		
DOB Jachtvliegtuigen	Overig militair luchtverkeer	Burger luchtverkeer
24 weken DOB	Als in voorgenomen activiteit	Als in voorgenomen activiteit
18 weken DOB, verspreid over zes keer drie weken	Als in voorgenomen activiteit	Als in voorgenomen activiteit

4.5 Wijzigingen in grondgebruik

Het MER zal een beschrijving geven van de voorziene wijzigingen in de grondgebonden activiteiten. De vliegactiviteiten leiden naar verwachting tot een wijziging van de grondgebonden activiteiten zoals die nu plaatsvinden. De effecten die met deze wijzigingen gepaard gaan, zullen in het MER worden beschreven.

De vliegveldinfrastructuur, waaronder de landings- en taxibanen en naderingssystemen zoals de aanvliegverlichting en ILS, zal grondig gerenoveerd of nieuw aangeschaft moeten worden. Voor andere operationele voorzieningen, zoals shelters, onderhoudsruimtes etc., zal een keuze worden gemaakt tussen tijdelijke en semipermanente infrastructuur. Ook andere voorzieningen zoals beveiliging en brandweer dienen te worden aangepast.

Een aantal functies zullen moeten worden aangepast of anders georganiseerd bij luchtzijdig gebruik. De bereikbaarheid van de zuidoostkant van de start- en landingsbaan zal worden aangepast omdat deze niet meer gebruikt kan worden

door voertuigen. Het DGLC gebruikt delen van de kazerne momenteel als oefenterrein. In de periode dat de kazerne als DOB in gebruik is, zullen wellicht niet alle huidige functies gelijktijdig mogelijk zijn. Ook de mogelijke invloed van de nieuwe voorzieningen op de huidige veiligheidszones rond munitieopslagen zullen worden beschouwd.

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.

5 Te onderzoeken milieuaspecten

De m.e.r. (de procedure) is gereguleerd door de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten. Het MER wordt opgesteld ter voorbereiding van het te nemen luchthavenbesluit LGen Bestkazerne/ML De Peel op grond van de Wlv, de beoordeling van de noodzaak tot aanvragen van een vergunning Wet natuurbescherming en, indien alsmede voor de aanvraag voor de omgevingsvergunning op grond van de Wabo.

De milieueffecten van het luchtverkeer moeten in het MER zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd en worden beoordeeld aan de hand van de geldende wet- en regelgeving. In het MER worden de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit en alternatieven. Deze worden in het MER vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie. De verschillen in de milieueffecten worden gepresenteerd.

In het MER worden diverse milieueffecten beschreven waarvan effecten op geluidsbelasting, externe veiligheid, luchtkwaliteit en natuur vanwege vliegverkeer de belangrijkste zijn. Daarnaast wordt aandacht besteed aan grondgebonden geluid, grondgebonden externe veiligheid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap en wegverkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten.

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. Dit voorgenomen gebruik heeft mogelijk gevolgen voor de uitvoering van taken van het DGLC en de inrichting van het kazerneterrein. Deze gevolgen zullen worden beschreven in het MER. De definitieve begrenzing van het luchthavengebied zal worden opgenomen in het luchthavenbesluit.

Geluidsbelasting vliegverkeer

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 drempelwaarde². Als onderdeel van het beperkingengebied wordt de 35 Ke-geluidszone van het militaire

¹ Meteomarge. Om rekening te houden met variaties in de heersende windrichtingen wordt een toeslag gelegd op het aantal vliegtuigbewegingen: de zogenoemde meteomarge.

² Drempelwaarde. Bij toepassing van de drempelwaarde in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden worden bijdragen van vliegtuigpassages voor zover het geluidsniveau lager is dan 65 dB(A) buiten beschouwing gelaten. In de berekeningen van de geluidsbelasting voor de luchthaven Gilze-Rijen voor de voorgenomen activiteit wordt geen drempelwaarde gehanteerd.

luchtverkeer en burgerluchtverkeer gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke.

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.

Van de berekende geluidszone(s) en geluidscontouren worden de oppervlakte in km², het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en het aantal ernstig geluidgehinderden gepresenteerd.

De geluidszone wordt mede via kaartmateriaal inzichtelijk gemaakt. De rekenresultaten van de voorgenomen activiteit en varianten worden in beeld gebracht met (verschil)contouren.

Zoals gesteld in hoofdstuk 1 is de vergelijking tussen referentiesituatie MER en de voorgenomen activiteit en varianten weinig zinvol als het gaat om de beoordeling van het verschil in optredende hinder.

Geluidbelasting grondgebonden activiteiten

Op het terrein van de kazerne vinden grondgebonden activiteiten plaats die geluid produceren. De belangrijkste bronnen van grondgebonden geluid betreffen generatoren, omvormers, luchtbehandelingsapparatuur, ventilatieapparatuur en de hondenkennel. De grondgebonden geluidcontour is opgenomen in de twee betrokken bestemmingsplannen. De geluidszone is bepaald op basis van de representatieve bedrijfssituatie van de grondgebonden activiteiten van de Defensie-inrichting Luitenant-generaal Bestkazerne. Dit besluit geldt als referentiesituatie voor grondgebonden activiteiten op de kazerne.

De geluidsbelasting van de grondgebonden geluid producerende activiteiten van de Luitenant-generaal Bestkazerne wordt, conform de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai-Wabo, uitgedrukt in de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A). Het MER geeft een beschrijving van de mogelijke wijzigingen en inzicht in de optredende geluidbelasting vanwege grondgebonden bronnen. 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. De oppervlakte in km² en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden gepresenteerd.

Onderscheid beoordeling luchtvaart en grondgebonden geluidbelasting

Voorbeelden van luchtvaartgebonden activiteiten en grondgebonden activiteiten waarvan de geluidsbelasting wordt beoordeeld in het kader van de Wet luchtvaart (Ke-geluidszone) respectievelijk de Wabo (dB(A, L_{etm})-geluidszone) zijn aangegeven in de volgende tabel.

Tabel 5.1: Overzicht activiteiten en wettelijk beoordelingskader

Activiteit	Wet luchtvaart (Ke-geluidszone)	Wabo (dB(A, L_{etm})geluidszone)
Starten, landingen en circuitpatronen	X	
Taxiën / vliegen van platform naar startplaats of vanaf landingsplaats naar platform	X	
Technisch proefdraaien van vliegtuigen en/of motoren		X
Rolbank		X
Voertuigbewegingen		X
Verplaatsing / verslepen naar en van proefdraaiplatform		X

Externe veiligheid vliegverkeer

Het luchthavenbesluit kan, conform artikel 10.17 van de Wlv, een grenswaarde en regels bevatten voor het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer. Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen beleidskader en normering vastgesteld. Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen met jachtvliegtuigen of helikopters nabij luchthavens is nog geen rekenmodel beschikbaar. Voor civiele helikopters en het F16 jachtvliegtuig is wel een rekenmodel beschikbaar. Getracht zal worden om met behulp van het rekenmodel voor civiele helikopters en het F16 jachtvliegtuig een kwantitatieve beoordeling van het plaatsgebonden risico rond de *titel* uit te voeren.

De externe veiligheid van luchthavenluchtverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} , 10^{-5} en 5×10^{-5} PR en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km^2 en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren gepresenteerd. Het Groepsrisico (GR) van het luchtverkeer wordt tevens in kaart gebracht.

Grondgebonden externe veiligheid

Het MER geeft een beschrijving van de grondgebonden externe veiligheid in de huidige situatie en de voorgenomen activiteit.

Luchtkwaliteit

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer (Wm). Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening gehouden behoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wlv, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Niettemin wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5

luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Aanvullend worden voor stikstofdeposities de immissiewaarden bepaald. Bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies wordt rekening gehouden met eventueel verwachte wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het vliegverkeer. De effecten van de voorgenomen activiteit en alternatieven worden afgezet tegen de huidige situatie en autonome ontwikkeling.

Wegverkeer

De voorgenomen activiteit leidt tot en toename van het wegverkeer vanwege het extra personeel en extra bewegingen van materieel. De toename wordt inzichtelijk gemaakt in het MER, evenals de effecten op de bereikbaarheid van de kazerne en gevolgen voor het wegverkeer op de omliggende wegen.

Natuur

Op grond van de Wnb en Natuur netwerk Nederland (voorheen Ecologische hoofdstructuur) moet worden beoordeeld of, en zo ja, welke gevolgen de voorgenomen activiteit heeft voor beschermde natuurgebieden en beschermde soorten op en in de omgeving van de luchthaven.

In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van deze gebieden. In het MER wordt onderzocht welke effecten de voorgenomen activiteit heeft op de geïnventariseerde natuurgebieden en beschermde soorten. De effecten van het voorkeursalternatief worden vergeleken met de referentie natuur (zie paragraaf 3.4)

Tevens wordt in het MER gekeken naar de effecten op bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap en ruimtelijke kwaliteit.

Overige aspecten

In het MER wordt een overzicht gegeven van ontbrekende informatie over onder andere relevante milieuaspecten, voorspellingsmethodieken en gevolgen voor het milieu. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de verdere besluitvorming. Het MER bevat een zelfstandig leesbare samenvatting waarin de belangrijkste bevindingen uit het MER worden belicht. Het MER en met name de samenvatting worden geschreven voor een breed publiek.

Overzicht vergelijkingen in het MER

In onderstaande tabel 5.3 is een overzicht gemaakt van de vergelijkingen die in het MER zullen worden gemaakt, uitgesplitst per thema. Hierbij is een aantal te beschouwen situaties genoemd die hier nogmaals zijn beschreven in tabel 5.2.

Tabel 5.2: Omschrijving beschouwde situaties in het MER

Situatie	Omschrijving
Huidige situatie	Situatie per 1 januari 2019
Referentie MER	Geluidcontour conform belegging SMT en SMT-2
Referentie natuur	N-depositie: maximale operationeel gebruik Geluid vliegverkeer: vigerende 35 Ke-geluidzone Grondgebonden geluid: vigerende contour
Nulalternatief en autonome ontwikkeling	Situatie waarbij de voorgenomen activiteit of de varianten niet worden gerealiseerd
Voorgenomen activiteit (en varianten)	DOB voor jachtvliegtuigen en andere militaire functies
Voorkeursalternatief	Keuze CLSK uit voorgenomen activiteit en varianten

Tabel 5.3: Vergelijkingen in het MER per thema.

Geluid vanwege vliegverkeer		
Voorgenomen activiteit en varianten	Huidige situatie	Vergelijking geeft indicatie van te verwachten hinder vanwege vlieggeluid
Voorgenomen activiteit en varianten	Referentie MER	Vergelijking tussen indicatieve 35 Ke-contour en 35 Ke-contour geeft geen indicatie van het verschil in optredende hinder omdat er niet of nauwelijks is gevlogen. Vergelijking alleen van invloed op doorwerking in bestemmingsplannen
Grondgebonden geluid		
Voorgenomen activiteit	Vigerende zone	Berekening ter bepaling of voorgenomen activiteit en varianten binnen vigerende contour blijven
Externe veiligheid vanwege vliegverkeer		
Voorgenomen activiteit en varianten	Huidige situatie	Geeft indicatie van ontwikkeling van PR en GR
Voorgenomen activiteit en varianten	Referentie MER	Slechts van theoretische waarde, als het al te berekenen is
Grondgebonden externe veiligheid		
Voorgenomen activiteit	Huidig (vergunde) situatie	Verskil in risico-contouren bij voorgenomen gebruik
Luchtkwaliteit		
Voorgenomen activiteit en varianten	Huidige situatie	Verskil bij de VA en varianten t.o.v. huidige situatie
Wegverkeer		

Voorgenomen activiteit en varianten	Huidige situatie	Verschil bij de VA en varianten t.o.v. huidige situatie
Natuur		
Voorkeursalternatief	Referentie natuur	Effecten van VKA t.o.v. referentie natuur op grondgebonden geluid, vlieggeluid en N-depositie

6 Procedurele aspecten

Voor de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Peel wordt de uitgebreide milieueffectrapportage-procedure gevolgd. De formele start van de procedure begint met het bekendmaken van de concept Notitie reikwijdte en detailniveau (het onderhavige document), waarin de voorgenomen activiteit staat beschreven, alsmede de milieu-informatie die in het milieueffectrapport moet worden beschreven. De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt bekendgemaakt door het ministerie van Defensie, dat als vertegenwoordiger van het kabinet optreedt als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit.

De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt door het ministerie van Defensie gepubliceerd en ter visie gelegd, voor advies aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Economische Zaken en aangeboden aan het bestuur van de provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten Boxmeer, Deurne, Geldrop-Mierlo, Gemert-Bakel, Helmond en Someren en het waterschap Peel en Maasvallei.

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en worden de betrokken adviseurs in de gelegenheid gesteld te adviseren over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

Eventuele inspraakreacties en adviezen worden meegenomen bij het opstellen van de definitieve Notitie Reikwijdte en detailniveau door het ministerie van Defensie.

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het MER opgesteld.

Het MER levert de milieu-informatie aan voor het opstellen van het ontwerp-luchthavenbesluit.

Met de betrokken provincie en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het ontwerp-luchthavenbesluit en het MER. Het ontwerp-luchthavenbesluit wordt samen met het MER door het ministerie van Defensie gedurende zes weken ter inzage gelegd overeenkomstig de procedures van de Wlv en de Algemene wet bestuursrecht. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Daarnaast wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld het MER te toetsen.

Na ontvangst van de zienswijzen en het advies wordt het ontwerp-luchthavenbesluit door de staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgesteld en met instemming van de Ministerraad voor advies aangeboden aan de Raad van State.

Na ontvangst van het advies wordt het luchthavenbesluit op voordracht van de staatssecretaris van Defensie, in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, gereedgemaakt voor vaststelling door Z.M. de Koning. Na ondertekening wordt het luchthavenbesluit gepubliceerd en treedt het luchthavenbesluit in werking.

Parallel aan het opstellen van het Milieueffectrapport en de procedure voor het luchthavenbesluit op grond van de Wlv zullen zo nodig procedures worden geëntameerd op grond van de Wnb en - wat betreft de grondgebonden activiteiten – de Wabo.

In onderstaande afbeelding staat een overzicht van de te doorlopen stappen.

Openbare bekendmaking voornemen

Het bevoegd gezag (de staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat) maakt bekend dat een MER zal worden gemaakt en legt het voornemen (concept Notitie Reikwijdte en detailniveau) ter visie.

Raadplegen over reikwijdte en detailniveau van het MER

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en adviezen (van o.a. de commissie voor de milieueffectrapportage) te geven over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER. Nadien wordt een reactienota met betrekking tot de ingediende zienswijzen opgesteld en wordt de notitie definitief vastgesteld.

Opstellen van het MER

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het MER opgesteld.

Openbaar maken van het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit

Met de betrokken provincies en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit.
Het MER wordt samen met het ontwerp-luchthavenbesluit gedurende zes weken ter visie gelegd. Een ieder kan hierop zienswijzen indienen.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Advies over volledigheid van het MER.

Besluit en bekendmaking luchthavenbesluit

Vaststelling luchthavenbesluit door ZM de Koning, op voordracht van de staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, met instemming van de Ministerraad en na advisering door de Raad van State.

Literatuur

Wet luchtvaart, Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (Staatsblad 2008, 561)

Besluit militaire luchthavens (Staatsblad 2009, 72)

Aanwijzing militaire luchthaven De Peel (besluit van de minister van Defensie van 25 maart 1960 nr. 219386/H)

Beschikking verleend op de aanvraag Wet milieubeheer Luchtmachtbasis de Peel (beschikking RB/1393)

Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden (Staatscourant 2012, nr. 11403)

SMT (1978). Structuurschema Militaire Terreinen

SMT-2 (2001). Tweede Structuurschema Militaire Terreinen.

Bestemmingsplan Buitengebied Venray 2010, vastgesteld 20 september 2017, gemeente Venray

Bestemmingsplan Gemert-Bakel Buitengebied 2017, vastgesteld op 5 juli 2018, gemeente Gemert-Brakel

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (2018). Uitspraak over de natuurvergunning voor Woensdrecht (ABRS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449).

Lijst van afkortingen

Afkorting	Omschrijving
BML	Besluit militaire luchthavens
CLAS	Commando Landstrijdkrachten
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
DGLC	Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando
DOB	Deployed Operating Base
JOPC	Joint Project Optic Windmill
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Ke	Kosteneenheden (geluidhindermaat)
m.e.r.	Milieu-effectrapportage (de procedure)
MER	Milieu-effectrapport (het rapport)

MOB	Main Operating Base
N2000	Natura2000
NNN	Natuurnetwerk Nederland
PAS	Programmatische Aanpak Stikstofdepositie
SMT	Structuurschema Militaire Terreinen
VA	Voorgenomen activiteit
VKA	Voorkeursalternatief
Wlv	Wet luchtvaart
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wm	Wet milieubeheer
Wnb	Wet natuurbescherming