

Beantwoording schriftelijke vragen informatiebijeenkomst over reactienota De Peel van 19 januari 2022

Hoofdstuk 1: Procedure

1. Is PPT na afloop beschikbaar?

Ja, de presentatie is te vinden op <https://www.defensie.nl/onderwerpen/luchthavenbesluiten/luchthavenbesluit-de-peel>

2. Is er nog een kans dat dit allemaal niet doorgaat? Of is het allemaal al besloten?

Zoals blijkt uit de *infographic* over de procedure voor de voorbereiding van het luchthavenbesluit omvat de procedure twaalf stappen, waarvan er tien nog moeten worden doorlopen. Hiertoe behoren de opstelling en vervolgens de ter inzagelegging van de milieueffectrapportage, die ook wordt besproken in bestuurlijk overleg met andere overheden en voor advies wordt voorgelegd aan de Commissie m.e.r. Dit gehele proces moet succesvol worden doorlopen om te komen tot een luchthavenbesluit, noodzakelijk om tot reactivering van de vliegbasis te kunnen overgaan.

Daarnaast heeft Defensie vergunningen nodig, met name een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) en een nieuwe milieuvergunning, oftewel de vergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Kortom, de reactivering van de vliegbasis De Peel is nog geen “gelopen race”.

3. En hoe groot is die kans dan?

Het slagen van dit proces is van te veel verschillende, deels nog onbekende factoren afhankelijk om hier een betrouwbaar percentage aan te koppelen.

4. Hoe ziet Defensie het woord dialoog voeren met? Waarom wordt een KEA niet uitgevoerd door gemeenten maar door Defensie? Dat is ten slotte slager keurt zijn eigen vlees.

5. Waarom niet ook een maatschappelijke kosten-baten analyse?

De dialoog met de omgeving wordt op verschillende momenten en verschillende manieren gevoerd. Informatieavonden zoals die op 19 en 24 januari, waaraan door respectievelijk ca. 228 en 180 mensen werd deelgenomen, vergaderingen van de Commissie overleg en voorlichting milieu (COVM), individuele gesprekken met omwonenden en de burenmailing (met 1005 adressen) zijn enkele van de instrumenten die hiervoor worden benut. Ook het MER en de aangekondigde Kosten Effect Analyse en het gezondheidsbelevingsonderzoek kunnen en zullen worden gebruikt om met omwonenden het gesprek te voeren over verschillende aspecten van de reactivering van De Peel.

De gemeente Venray heeft Defensie verzocht niet een MKBA maar een KEA uit te voeren. Om te voorkomen dat Defensie hiermee rechter in eigen zaak wordt, zal Defensie samen met de gebiedsgemeenten Venray en Gemert-Bakel een onderzoeksopdracht opstellen, een onderzoeksbureau selecteren en samen met hen het onderzoek begeleiden. Uiteraard wordt de COVM over een en ander op de hoogte gehouden.

6. Wordt aan alle belanghebbenden kenbaar gemaakt wanneer er bezwaar kan worden gemaakt?

De genoemde Defensiewebsite bevat steeds actuele informatie over de stand van het voorbereidingsproces van het luchthavenbesluit en van de voorbereiding van vergunningaanvragen. Daar kunnen belanghebbenden ook tijdig zien hoe en wanneer via een zienswijze kan worden gereageerd op het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit, hoe de reactie- en de bezwaartermijnen voor vergunningaanvragen zijn geregeld en wanneer en hoe bezwaar kan worden gemaakt tegen het luchthavenbesluit zelf.

7.

Kunt u iets zeggen over de doorlooptijd van deze stappen.

De gehele procedure voor de voorbereiding van het luchthavenbesluit en de daaraan deels voorafgaande vergunningaanvragen kent veel onzekerheden en onderlinge afhankelijkheden. Als eerste stap vraagt Defensie een vergunning op grond van de Wnb aan. Gezien de stikstofproblematiek in De Peel is dit geen eenvoudige stap: het verloop en de duur hiervan zijn ongewis. De verdere voorbereiding van het luchthavenbesluit is daarvan wel afhankelijk. Daarom valt er nu geen algeheel, betrouwbaar tijdschema voor het gehele proces te geven. Dat maakt het des te belangrijker dat Defensie in ieder geval van stap tot stap tijdig informatie verstrekt over wat er volgt.

8.

Wanneer ben je belanghebbende?

Artikel 2:1 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt in het eerste lid dat onder belanghebbende verstaan moet worden, degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Dat wil zeggen dat men een eigen, persoonlijk objectief, actueel en direct geraakt belang bij een besluit moet hebben. Ook bestuursorganen en algemene of collectieve belangenorganisaties kunnen belanghebbende zijn.

Om als belanghebbende in het omgevingsrecht aangemerkt te worden volgt uit de rechtspraak dat je rechtstreeks feitelijke gevolgen moet ondervinden van een activiteit, tenzij 'gevolgen van enige betekenis' ontbreken. Die gevolgen van enige betekenis ontbreken indien de gevolgen wel zijn vast te stellen, maar de gevolgen van de activiteit voor de woon-, leef- of bedrijfssituatie van betrokkene dermate gering zijn dat een persoonlijk belang ontbreekt.¹

9.

Waarom is de gemeente Land van Cuijk niet betrokken in het proces?

De gemeente Land van Cuijk werd op 1 januari 2022 ingesteld door een fusie van de voormalige gemeenten Boxmeer, Cuijk, Sint Anthonis, Grave en Mill en Sint Hubert. Van deze gemeenten waren tot nu toe Boxmeer en Sint Anthonis vertegenwoordigd in de COVM. De gemeente Land van Cuijk is nu uitgenodigd lid te worden.

10.

Tot wanneer loopt de vergunning (deze is verlengd door de 2^e kamer) maar tot wanneer?

Bedoeld is de wet Verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid behouden en invoering van een jaarlijkse rapportageplicht, gepubliceerd in Staatsblad 2021, 282, 18 juni 2021. Met deze wet is de geldigheidsduur van de aanwijzingen van de luchtvaartterreinen De Peel, Gilze-Rijen en Woensdrecht verlengd tot en met 31 december 2029.

11.

Waarom heeft het antwoord op de zienswijzen zo lang geduurd?

Het grote aantal ingediende zienswijzen, in totaal 618, de breedte van de aan de orde gestelde aspecten, de complexiteit van de materie en de vereiste zorgvuldigheid hebben ertoe geleid dat de beantwoording van de zienswijzen enige tijd op zich liet wachten.

12.

Hoe zit het met de NB-wet? Heeft vliegbasis De Peel deze vergunning?

¹ ECLI:NL:RVS:2017:2271

Zie het antwoord op vraag 7: als eerste stap in het hele voorbereidingsproces werkt Defensie nu aan een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb.

13.

Worden de uitkomsten van het MER gedeeld met bewoners?

Het MER wordt gepubliceerd en is daarmee voor iedereen te raadplegen. Het MER wordt samen met het ontwerp-luchthavenbesluit ter inzage gelegd. Zoals in de antwoorden 6 en 7 opgemerkt zal Defensie via de website tijdig bekend maken wanneer dat gebeurt. Daarnaast zal hieraan via een brede communicatiecampagne bekendheid worden gegeven.

14.

Waar kunnen we het MER inzien?

Het MER zal worden gepubliceerd op de website van Defensie. Voorts zullen gedrukte versies van het MER op een aantal plaatsen ter inzage worden gelegd, in ieder geval op het ministerie van Defensie en op de gemeentehuizen van Venray en Gemert-Bakel.

15.

Hoe worden conclusies uit het MER gewogen in de besluitvorming?

Waar het MER maatregelen voorschrijft, bijvoorbeeld mitigerende maatregelen om planten- en diersoorten te beschermen, zal Defensie daaraan gevolg geven. Meer in het algemeen wordt het MER gepubliceerd en daarmee breed verspreid. Dan is het aan alle verschillende betrokken partijen, waaronder de provincies en de gemeenten en ook de omwonenden, om de conclusies te wegen en te beoordelen. De resultaten daarvan zullen terugkomen in zienswijzen, in het bestuurlijk overleg met de provincies en de gemeenten en in het advies van de Commissie m.e.r. Dat kan zijn weerslag hebben op de inhoud van het luchthavenbesluit. Over de effecten op de uiteindelijke besluitvorming in de Ministerraad valt nu nog niets te zeggen. De Raad van State kan ten slotte kennis nemen van alles wat er met de conclusies uit het MER is gebeurd en dat in zijn advies betrekken.

16.

Wat zijn de kosten van al die onderzoeken en voor wie is de rekening van deze onderzoeken?

De kosten van het MER worden geraamd op € 400.000. Voor de KEA en het gezondheidsbelevingsonderzoek zijn nog geen offertes gevraagd. De kosten van deze onderzoeken komen voor rekening van Defensie.

Hoofdstuk 2: Nut en noodzaak

17.

Waarom een F-35 kopen als er geen geluidsruimte is?

18.

Waarom zijn er negen additionele F-35's aangeschaft als er geen geluidsruimte in Nederland meer is?

“Geen geluidsruimte” is niet de juiste weergave van de situatie. Zoals de staatssecretaris op 19 juni 2019 in de COVM en diezelfde dag in een Kamerbrief (Kamerstuk 31 936, nr. 638) heeft uiteengezet, zit Defensie krap in de geluidruimte voor jachtvliegtuigen en kan Defensie daarom de geluidruimte die behoort bij de vliegbasis De Peel niet missen.

In de reactienota staat in paragraaf 2.1.1 dat het nu voor stationering in Nederland voorziene aantal F-35s met een zorgvuldige planning kan worden ondergebracht op bestaande vliegbases. Maar Defensie heeft behoefte aan strategische geluidruimte, zowel om een eventuele verdere groei van het aantal jachtvliegtuigen te accommoderen als om voldoende oefenruimte beschikbaar te hebben.

19.

Er komen zo'n 40 F-35's in plaats van de huidige 70 F-16's. Waarom is dan een 3^e vliegveld nodig?

20.

Is de geluidsruijnte De Peel nodig omdat de F-35 teveel lawaai maakt en de geluidsruijnte in Friesland en Volkel al snel gebruikt is?

21.

Wordt De Peel heropend om de geluidsoverlast bij Volkel en Leeuwarden te minimaliseren of te compenseren?

Tot nu toe heeft Defensie in totaal 46 F-35s aangeschaft. Zeven daarvan blijven voor opleidingsdoeleinden in de Verenigde Staten, 39 toestellen komen naar Nederland. 15 daarvan worden gestationeerd op Leeuwarden en 24 op Volkel. Daarmee wordt de op die velden beschikbare geluidsruijnte grotendeels gebruikt, waarmee geen flexibiliteit meer over is.²

Zoals in de reactienota in paragraaf 2.2.1 is uiteengezet zijn herhaaldelijk politieke toezeggingen aan de omgeving van Leeuwarden en Volkel gedaan, dat het opereren met de F-35 zou passen binnen de bestaande wettelijk vastgestelde zonering en dat die zonering niet zal worden uitgebreid.

22.

Kunt u aangeven wat de concrete geluidsruijnte is per vliegveld en wat de benodigde ruijnte is?

Bij de stationering van 15 F-35s op vliegbasis Leeuwarden blijft daar enige geluidsruijnte "over", bij de stationering van 24 F-35s op Volkel moet daar een deel van de vliegactiviteiten naar elders worden geëxporteerd om binnen de geldende zonering te blijven. Op andere Nederlandse vliegbases is enige ruijnte voor oefeningen met jachtvliegtuigen en voor de functie van reserveveld in geval van groot onderhoud op Leeuwarden en Volkel. Vandaar de constatering in paragraaf 2.1.1 dat de 39 F-35s met een zorgvuldige planning kunnen worden ondergebracht op de bestaande vliegbases. Maar een aantal van deze vliegbases hebben andere functies, bijvoorbeeld voor helikopters, voor strategisch luchttransport en voor civiel medegebruik, die zich niet goed laten combineren met een structureel gebruik voor jachtvliegtuigen.

23.

Wat wordt de rol van De Peel? F-35's komen in Leeuwarden en Volkel gestationeerd?

Zoals in de reactienota in paragraaf 2.1.2 staat krijgt De Peel de status van een DOB, een Deployment Operating Base, voor de beoefening van het operationeel optreden in een missiegebied, waar een vliegbasis vaak enkel uit een start- en landingsbaan bestaat. Gedurende 18 weken, in perioden van 3 tot 6 weken, maken vliegtuigen van Leeuwarden en Volkel gebruik van De Peel.

24.

Wat zijn de plannen voor het gebruik van De Peel? Hoeveel uren en hoeveel vliegbewegingen?

25.

Aan hoeveel vluchtbewegingen kunnen we denken?

26.

Wordt De Peel alleen gebruikt voor de vliegtuigen of gaan ook de gevechtshelikopters oefenen zoals nu ook al gebeurt?

27.

U praat veel over de F-35, maar hoe zit het met andere vliegtuigen?

Het militair gebruik in de zogenaamde voorgenomen activiteit is uiteengezet in paragraaf 3.1 van de reactienota. De Peel zal worden gebruikt door het F-35 jachtvliegtuig, helikopters, drones en toestellen die ook nu al op De Peel worden ingezet voor de oefening en training van Forward Air Controllers. De Peel zal worden gebruikt als DOB voor jachtvliegtuigen, 3 x 6 weken per jaar en maximaal 3600 vliegtuigbewegingen³. Daarnaast zal het Defensie Helikopter Commando gebruik kunnen blijven maken van De Peel voor een jaarlijkse oefening gedurende twee weken samen met eenheden van de Luchtmobiele Brigade en voor incidentele missies en kleinere oefenactiviteiten verspreid over het jaar.

² In het NLR-rapport *De toekomstige geluidsbelasting van de F-35* van november 2014 werd geconcludeerd dat bij de stationering van 20 F-35s op Volkel 50% van het avondverkeer moet worden geëxporteerd.

³ Iedere start en iedere landing worden als afzonderlijke vliegtuigbewegingen geteld. Dus als een toestel start vanaf De Peel en enige tijd later daar weer landt, dan worden er twee vliegtuigbewegingen genoteerd.

Oefeningen met de C-130 en strategisch luchttransport zullen niet structureel plaatsvinden op De Peel.

28.

3 x 6 weken, max 12 F-35 vliegtuigen op De Peel. Hoeveel starts en landingen maken die vliegtuigen per dag maximaal?

29.

3600 vliegbewegingen zijn dan toch elke dag zo'n 10 vliegbewegingen? En omdat jullie niet 24/7 oefenen worden het dus veel meer vliegbewegingen op de dagen dat jullie wel oefenen?

3 x 6 x 5 = 90 werkdagen. Dit betekent gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen (20 starts en 20 landingen) per dag.

30.

Volkel en Leeuwarden moeten binnen de bestaande geluidsruimte blijven, werd aan het begin opgemerkt. Dat betekent dat het gebrek aan geluidsruimte dus op vliegveld De Peel wordt gezocht. Staat de uitkomst van deze 'inspraakprocedure' niet bij voorbaat vast?

31.

Als reactivatie van De Peel echt nodig is vanwege het wegvallen van Valkenburg, Twente e.a., is er dan überhaupt nog wel enige kans dat reactivatie NIET doorgaat? Worden we niet door de gek gehouden met inspraak e.d.?

Zoals in antwoord 2 is aangegeven is de reactivering van de vliegbasis De Peel geen "gelopen race".

32.

Maastricht gaat waarschijnlijk sluiten, wordt daar rekening mee gehouden?

33.

Door Corona is de vraag of Vliegveld Lelystad nog wel ooit open zal gaan voor burger luchtvaart als uitwijk voor Schiphol, misschien iets voor Defensie?

Defensie kan in zijn besluitvorming niet speculeren op ontwikkelingen die nog allerminst vast staan. Voor Maastricht Aachen Airport geldt dat de geluidruimte te klein is voor operaties met jachtvliegtuigen.

34.

Waarom ook niet met jachtvliegtuigen vliegen op Gilze-Rijen?

Defensie is met omwonenden van Gilze-Rijen in gesprek omdat zij grote moeite hebben met de intensiteit waarmee Defensie met helikopters wil opereren op deze vliegbasis. In die context passen geen plannen om ook nog structureel met jachtvliegtuigen op Gilze-Rijen te opereren. Bovendien levert het structureel met jachtvliegtuigen opereren op een vliegbasis waar helikopters circuits vliegen boven het terrein geen gelukkige combinatie op.

35.

Is er gekeken naar de mogelijkheid van Zeeland waar Defensie voor de marine onnodig grond heeft aangekocht?

Het grootste deel van het bij Vlissingen beoogde terrein zou de provincie Zeeland om niet aan Defensie ter beschikking stellen. Defensie zelf heeft hier slechts 10 ha voor aangeschaft. Die grond is inmiddels weer verkocht.

36.

Is de optie van een nieuw vliegveld overwogen?

Nederland is een dichtbevolkt land waar veel functies – zoals woningbouw, infrastructuur voor mobiliteit, bedrijventerrein, recreatie, natuur en defensie - een beroep doen op schaarse ruimte. De regels in de ruimtelijke ordening maken het uitermate moeilijk om praktisch vanuit het niets aan een locatie de bestemming "militaire luchthaven" te geven. En het is uitermate duur om vanuit datzelfde niets alle voorzieningen voor een operationele vliegbasis te realiseren.

37.

“We hebben geen ruimte in het buitenland.” Waaruit blijkt/bleek dat? Is dat nagevraagd, waar en waarom kon het daar niet?

De vraagsteller vermeldt de vindplaats van dit citaat niet.

Meer vliegen in het buitenland is zeker een van de zogenaamde “draaiknoppen” om een gebrek aan geluid- en daarmee oefenruimte deels te pareren. Maar een structurele oplossing voor de schaarste aan geluidruimte is het niet.

Nu al wordt veel geluid “geëxporteerd”, zoals het in het vakjargon heet. Zeven F-35s blijven meteen in de Verenigde Staten, omdat de basis vliegopleiding geheel in de Verenigde Staten plaatsvindt. Bovendien Nederland neemt veelvuldig met jachtvliegtuigen deel aan internationale missies: ook een vorm van “export” van geluid. En ten slotte oefenen Nederlandse jachtvliegtuigen nu al veel in het buitenland. Verdere intensivering daarvan is op zichzelf mogelijk, maar deelname aan buitenlandse oefeningen gebeurt vaak op basis van wederkerigheid. In ruil daarvoor komen buitenlandse vliegtuigen ook voor oefeningen in Nederland.

Het zou waarschijnlijk mogelijk zijn een buitenlandse vliegbasis te huren voor gebruik gedurende langere perioden. Maar dat stuit bovenal op een intern probleem: het personeel – zowel de vliegers als ondersteunend logistiek en technisch personeel – wordt nu al zo vaak uitgezonden dat in de beleving van betrokkenen een verzadigingspunt is bereikt. Bij een nog verdere verhoging van de uitzenddruk dreigt meer personeel af te haken om elders werk te zoeken. Een grotere uitstroom is niet bevorderlijk voor succesvolle werving van nieuw personeel. En dat terwijl de werving vanwege de situatie op de arbeidsmarkt toch al achterblijft bij wat nodig is.

38.

Het zuidelijke oefengebied (dus ook De Peel) komt mogelijk te vervallen ivm verplaatsing oefengebied naar het noorden. Hoe actueel is dit nog? Betreft ontwerp luchtruimherziening die Minister van Nieuwenhuizen samen met staatssecretaris Visser op 13 januari 2021 naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Er wordt nog steeds gewerkt aan de luchtruimherziening en de vorming van een groot oefengebied boven het Noorden van het land. Als dat slaagt, dan vervalt TRA-12, het militaire oefengebied boven het Zuiden van Nederland. Daarmee komen de vliegbases in Noord-Brabant niet te vervallen.

39.

In de Voorkeursbeslissing Luchtruimontwerp wordt gezegd dat de F-35 alleen in N. Nederland kan oefenen, omdat deze niet boven woonomgeving en belangrijke infrastructuur mag vliegen vanwege de veiligheid. Er staat letterlijk: Elders in het land zijn geen realistische opties te vinden.

In hoofdstuk 3 van de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening wordt inderdaad uiteengezet waarom de herziening nodig is. Kort gezegd: omdat vooral in het Zuidoosten van het land ruimte moet komen voor kortere aanvliegroutes naar Schiphol en omdat een groot oefengebied voor de F-35 alleen in het Noorden van het land past. Dat oefengebied wordt niet alleen maar gebruikt voor zgn. transitvluchten, vluchten van A naar B, maar voor uiteenlopende oefendoelen, waaronder onderscheppingsvluchten, luchtgevechten en ook schietoefeningen. Vandaar de voorkeur voor een dunner bevolkt gebied.

40.

Wat is het verband tussen dunbevolkt gebied en ‘dus’ te weinig geluidsräume?

Uit de vraag wordt niet duidelijk waar dit is opgeschreven of in welk verband dit is gezegd.

Defensie heeft uitgelegd, o.a. in de genoemde Kamerbrief van 12 juni 2019 en in de reactienota dat Defensie krap in zijn geluidruimte voor jachtvliegtuigen zit, dat er daarvoor wel allerlei deeloplossingen denkbaar zijn, maar dat Defensie voor een structurele oplossing de vliegbasis De Peel wil activeren.

Overal in Nederland zijn woonkernen en andere gebieden die in vliegoperaties zoveel mogelijk worden gemedend.

Hoofdstuk 3: F-35 operaties

41.

Vliegen er nu al F-35s in Nederland?

Op 31 oktober 2019 arriveerde de eerste F-35 op vliegbasis Leeuwarden. Vanaf juni 2022 ontvangt vliegbasis Volkel de eerste F-35s die daar worden gestationeerd.

42.

Is het mogelijk om niet tijdens schoolvakanties te vliegen/oefenen?

Training is nodig om het luchtmachtpersoneel inzet gereed te houden. Hiervoor wordt jaarlijks een vliegprogramma gemaakt, waarbij ook rekening wordt gehouden met nationale feestdagen, vakantieperiodes en periodes van werkelijke inzet (zoals de 24/7 taak voor luchtruimbewaking). Op nationale feestdagen wordt normaliter niet gevlogen en in de zomermaanden wordt deels rekening gehouden met vakantieperiodes door een iets gereduceerd vliegprogramma. Zo is ook het eigen personeel in de gelegenheid vakantie te vieren. Het is echter niet mogelijk om in vakantieperiodes helemaal te stoppen met vliegen.

43.

Gaat hetzelfde concept als in de 90er jaren gelden dat er telkens in blokken van twee weken gevlogen wordt?

In de jaren negentig was het vliegprogramma gebaseerd op een andere manier van inzet en een ander type vliegtuig. De exacte invulling van het vliegprogramma voor de toekomstige oefeningen is nog niet vastgesteld, maar zoals aangegeven zal het neerkomen op periodes van enkele weken per keer, met een gemiddelde van 40 vliegtuigbewegingen per dag.

44.

Wat is de oefenhoogte voor De Peel?

Er is geen specifieke oefenhoogte voor De Peel. De vertrek- en naderingsprocedures moeten nog worden vastgesteld. Om een voorbeeld te geven: de gebruikelijke aanvlieghoogte voor een zogeheten "circuit tot landing" op Volkel en Leeuwarden is nu vastgesteld op 1500 voet (ca. 500 meter) boven of binnen ca. 5km van het vliegveld. Bij goed weer wordt op deze hoogte over het veld gevlogen om vervolgens een dalende bocht in te zetten tot aan de landing. Een andere procedure is een zogeheten "straight-in", waarbij in een rechte lijn voor de baan langzaam de daling wordt ingezet tot aan landing. Deze procedure is vergelijkbaar met landingen van grotere verkeersvliegtuigen.

45.

Zonder F-35 hebben we al veel geluid van de oefeningen die nu in de avond plaats vinden. Hoeveel meer gaat dit worden? De babyfoon kan uit als er gevlogen wordt.

Met hoeveel meer geluid omwonenden te maken krijgen, hangt af van hun woonlocatie. Het aantal vliegtuigbewegingen zal in de toekomst meer worden dan nu, tot het maximum van 3 x 6 weken per jaar en 3600 vliegtuigbewegingen.

46.

Hoeveel vluchten zijn er per dag en op welke hoogte bij Overloon met hoeveel decibel geluid?

Zoals al opgemerkt moeten de vertrek- en naderingsprocedures nog worden vastgesteld. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de vliegveiligheid en de uitvoerbaarheid, maar ook met woonkernen in de omgeving, die waar mogelijk vermeden worden.

47.

Hoeveel trainingsuren zijn er minimaal nodig voor piloten om hun brevet te kunnen houden?

Voor het behoud van hun brevet leggen vliegers een maal per jaar een examenvlucht af. Om getraind en inzetbaar te blijven dient een vlieger een jaarlijks trainingsprogramma te volgen, dat nu voor een aanzienlijk deel in de F-35 simulator kan plaatsvinden. Daarnaast blijft het echter noodzakelijk voor

zowel vliegers als technisch en ondersteunend personeel om ook vluchten in de praktijk te beoefenen. De exacte eisen verschillen echter per vlieger en per taak.

48.

Komen deze vlieguren bovenop de vlieguren die er nu al plaatsvinden in de lucht?

Het totaal aantal militaire vlieguren boven Nederland als geheel is de afgelopen jaren alleen maar afgenomen.

49.

Vanaf welke tijd begint het vliegen normaliter en wanneer eindigt het normaliter?

Normaliter wordt er gevlogen tussen 09:00 en 17:00 uur, waarbij meestal per dag in twee groepen ("waves") wordt gevlogen. In geval van avondvliegen verschuiven deze tijden naar de periode dat het donker is.

50.

De zonsondergang vluchten, kunnen die niet in de winter?

Omdat het in het voor- en najaar eerder donker is, worden de meeste oefeningen in schemer- en avondvliegen in die tijd van het jaar gehouden.

51.

Hoe wordt voorkomen dat men niet door de geluidsbarrière gaat? Onlangs dacht men in Groningen dat er een aardbeving was.

In de reactienota staat in paragraaf 6.9.2: "Als vliegtuigen sneller vliegen dan de voortplantingssnelheid van het geluid, dan spreken we over een situatie waarbij het vliegtuig door de geluidbarrière gaat. Het vliegtuig vliegt dan supersoon. Supersone vluchten worden zoveel mogelijk boven zee uitgevoerd om geluidoverlast boven bewoond gebied te vermijden. Voor bepaalde operaties, met name de Quick Reaction Alert (QRA) en een Functional Check Flight (FCF) geldt een uitzondering, maar dit type vluchten worden niet vanaf De Peel uitgevoerd."

52.

Wat zijn de vliegbewegingen rond de basis? Hoe vliegen ze naar het oefengebied?

53.

Wat zou de reguliere route rondom De Peel worden, ofwel vluchtlijnen?

Zie ook antwoord 44: de vertrek- en naderingsroutes moeten nog worden vastgesteld. De standaardroute voor aansluiting naar de oefengebieden boven zee, verloopt via een vastgelegde route die globaal van Soesterberg recht naar het noorden loopt op een hoogte van 7 tot 10 km.

54.

Wordt er vergunning verleend voor het aantal vliegbewegingen en aantal weken waarin deze plaatsvinden en wordt hier een termijn aan gesteld? Neem aan dat het niet zo kan zijn dat we beginnen met 18 weken en een jaar later wellicht op 24 of 30 weken zitten?

Wat Defensie maximaal mag vliegen wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit. Daar heeft Defensie zich vervolgens aan te houden.

55.

Waarom niets over de vliegroutes rond de basis?

56.

Kunnen jullie duidelijkheid geven over de aanvliegroutes?

57.

Hoe liggen de aanvliegroutes en waar is de overlast het grootst?

Zie ook antwoord 44: de vertrek- en naderingsroutes moeten nog worden vastgesteld. De routestructuur zal worden doorgerekend in het MER en moet dus voor die tijd in ontwerp gereed zijn.

Bij het ontwerpen van deze routes wordt rekening gehouden met de vliegveiligheid en de uitvoerbaarheid, en ook met de ligging van dorpen en andere woonkernen in de omgeving.

58.

Hebben we straks in de weken dat de F35's vanaf Volkel of Leeuwarden vliegen, ook geluid van andere vliegtuigen? M.a.w.: Hebben we straks niet 3 x 6 weken herrie, maar zowat het hele jaar?

In de beantwoording van de vragen 24 tot en met 27 is aangegeven welk militair luchtverkeer er in de toekomst kan plaatsvinden op de Peel. Dat betreft in de eerste plaats de luchtactiviteiten die nu al twee keer per jaar plaatsvinden op of boven De Peel: vluchten ten behoeve van de opleiding van *Forward Air Controllers* en militair helikopterverkeer, dat behalve incidenteel helikopterverkeer hooguit één keer per jaar een grotere oefening van twee weken omvat. Deze grotere helikopteroefening zal niet samenvallen met de perioden van 3 x 6 weken waarin de jachtvliegtuigen opereren op De Peel.

59.

Dus vliegen we wel rondjes/figuurtjes boven de vliegvelden?

Zie antwoord 44.

60.

Als de F-35 steeds naar het oefengebied moet vliegen boven de Noordzee: wat betekent dit voor de veiligheid voor de bewoners waarboven gevlogen wordt? Kan dat niet beter vanaf een noordelijke locatie gevlogen worden?

Dagelijks vliegen vele honderden vliegtuigen boven Nederland, waarbij de Nederlandse (militaire) luchtvaart aan zeer strenge veiligheidseisen moet voldoen. Deze eisen zijn er juist met het oog op de veiligheid van alle betrokkenen in de lucht en op de grond. Vliegbasis Leeuwarden is de enige vliegbasis in Noord-Nederland en deze luchthaven wordt ook al vele jaren maximaal gebruikt.

Hoofdstuk 4: Geluid

61.

Waarom maken de F-16's tegenwoordig veel meer lawaai dan een aantal jaar geleden?

De Nederlandse F-16 vliegt al jaren met hetzelfde motortype en ook de start- en landingsprocedures zijn al jaren ongewijzigd. De geluidniveaus bij starts en naderingen zijn dan ook niet toegenomen ten opzichte van een aantal jaar geleden.

62.

Worden er op De Peel straks ook vliegtuigen onderhouden? Worden daarbij ook motoren onderhouden en getest? Dat laatste zal uiteraard op vol vermogen gebeuren, wat veel herrie oplevert. Telt dit mee voor de beschikbare geluidsruimte?

Er zijn verschillende niveaus van onderhoud. Het hoger onderhoud, het meest ingrijpende onderhoud vindt in Nederland plaats op Woensdrecht, waar specifiek het motorenonderhoud gebeurt, of in het buitenland bij de producent. Incidenteel zal eenvoudig en noodzakelijk onderhoud op De Peel plaats vinden en als dat de motor betreft, zal proefdraaien nodig zijn.

63.

Waarom worden mensen die in hetzelfde gebied wonen die een klacht indienen al na 2 klachten weggezet als veelklager?

Personen die vaker klagen worden zeker niet weggezet als veelklager. Elke klacht telt. Maar het is voor Defensie wel belangrijk inzicht te hebben of er sprake is van reeds eerder geuite klachten of nieuwe klachten.

64.

Als de oefeningen boven zee plaatsvinden, waarom hebben we dan nu al zoveel geluidsoverlast? Zelfs al met de F-16?

Oefeningen vinden zoveel mogelijk boven zee plaats, maar de vliegtuigen moeten wel starten en landen op een vliegbasis en veroorzaken dan geluid of overlast. Boven De Peel worden nu oefeningen gehouden met straaljagers en helikopters ten behoeve van opleidingen van militairen met grondtaken. Deze vliegtuigen en helikopters starten van en landen op andere vliegbases dan De Peel.

65.

In de reactienota staat dat ervaring van geluid subjectief is. Boven een bepaalde grens is geluid voor iedereen ongezond tot zeer schadelijk. Welke grens hanteert Defensie?

Voor luchtgebonden geluid (geluid van vliegtuigen die opereren vanaf een vliegbasis) is er geen wettelijke normering in de vorm van een maximaal toegestaan piekniveau. In die zin wordt dus geen grens gehanteerd door Defensie. Maar de geluidcontouren in het luchthavenbesluit geven wel aan wat de maximale hoeveelheid geluid is die Defensie op de desbetreffende vliegbasis mag produceren.

66.

In Volkel is in navolging van Leeuwarden een volledig omgevings-meet-systeem ingericht, zijn daar al resultaten van?

Ja. Zie de website <https://geluidsmmeetnetvliegbases.noiselab.casper.aero/airport/EHVK>
De metingen op vliegbasis Volkel betreffen nu nog hoofdzakelijk F-16 vluchten.

67.

Worden er in de omgeving van De Peel ook meetpunten aangelegd?

In de reactienota staat in paragraaf 14.1 dat ook rond De Peel een geluidmeetnet zal worden aangelegd. Net als eerder bij Leeuwarden en Volkel zullen ook bij De Peel omwonenden, samen met geluidexperts, de keuze van de meetlocaties bepalen.

68.

Wat hebben we aan meetpunten als het geluid er al is geweest?

69.

Waarom is er een geluidsmmeetnet nodig als op voorhand vast staat dat de F-35's enerzijds ontzettend veel herrie maken, terwijl er anderzijds geen geluidsruijme is? Omwonenden kunnen zonder geluidsmmeetnet vaststellen dat het leefmilieu ernstig wordt aangetast door de komst van de F-35's.

Defensie heeft rondom Leeuwarden en Volkel geluidsmmeetnetten aangelegd in reactie op een verzoek vanuit de Tweede Kamer, vastgelegd in de motie-Eijsink (Kamerstuk 33 763, nr. 22). Een deel van de meetlocaties wordt gebruikt om piekbelastingen te meten. Enkele meetlocaties zijn specifiek bedoeld om met de metingen de geluidberekeningen te controleren.

70.

Geluidshinder cq geluidsmvergunningen worden altijd aangeduid met hoeveelheid decibellen. Waarom is dat niet te berekenen op vliegveld De Peel?

Het geluid dat de F-35s in de toekomst op De Peel produceren zal vergelijkbaar zijn met de geluidsniveaus die nu op Leeuwarden worden bereikt, zij het dat er op De Peel minder zal worden gevlogen dan op Leeuwarden. Als De Peel eenmaal gereactiveerd is zal ook voor De Peel de jaarlijkse geluidbelasting worden gerapporteerd. De maximale geluidbelasting per jaar wordt in de toekomst uitgedrukt in dB lden.

71.

Hoeveel Db passen in de badkuip?

Dat is niet uit te drukken in dB's.

Voor de berekening van de totaal toegestane hoeveelheid luchtgebonden geluid worden alle vliegtuigbewegingen geregistreerd, onderscheiden naar onder andere het type vliegtuig. Bij ieder

vliegtuig hoort een andere waarde voor het geproduceerde geluid. Decibellen die om 23:00 uur worden geproduceerd tellen veel zwaarder mee dan die van 10:00 uur. Dat geheel bepaalt de vulling van de beschikbare geluidruimte, hier aangeduid als "de badkuip".

72.

Als een straaljager of helikopter overvliegt, telt dat ook voor de badkuip?

Indien een vliegtuig of helikopter niet start van of landt op De Peel en alleen overvliegt, dan telt deze niet mee in de geluidbelasting van De Peel, maar wel in die van de vliegbasis waar de start en landing plaatsvinden.

73.

Wat als de badkuip toch per ongeluk overloopt? Het blijft mensenwerk.

Op de vliegbasis worden gedurende het gehele jaar de aantallen vliegbewegingen, tijdstippen van vliegen, routes, etc. bijgehouden. Op die manier bestaat er steeds een actueel beeld van de reeds gebruikte en de voor dat jaar nog resterende geluidruimte. Dreigt de geluidruimte voortijdig te worden "vol gevlogen", dan kan de commandant het vliegprogramma aanpassen zodat er bijvoorbeeld minder in de avond wordt gevlogen en het oefenprogramma wordt uitgedund. Op die manier kan overschrijding van de geluidzoning worden voorkomen. Gebeurt dat toch, dan wordt daarvan melding gemaakt in de eerstvolgende rapportage geluidbelasting en kan de Militaire Luchtvaart Autoriteit besluiten dat wat teveel is gevlogen in mindering wordt gebracht op het vliegprogramma van het volgende jaar.

74.

Wie controleert of aan de eisen van geluid wordt voldaan? Is daar externe controle op?

In de eerste plaats wordt deze controle door de vliegbasis zelf uitgevoerd en die wordt op zijn beurt weer gecontroleerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Er is geen civiele instantie die controle uitvoert.

75.

Wordt geluid gemeten over 24 uur per dag of met piekbelasting?

De microfoons van het geluidmeetnet staan 24 uur per dag open en meten het geluid van alle overvliegende vliegtuigen.

76.

Wat geeft de meeste overlast, het opstijgen of landen?

De overlast die mensen ervaren als gevolg van het vliegverkeer is niet alleen persoonlijk van aard, maar hangt ook sterk af van waar je bent op het moment dat een vliegtuig passeert. Of de starts dan wel de landingen voor de meeste overlast zorgen, is ook sterk afhankelijk van de woonlocatie ten opzichte van de vliegbasis en ten opzichte van de gevlogen routes. Op deze vraag is dus geen algemeen geldend antwoord mogelijk.

77.

Staat het aantal vliegbewegingen los van de geluidsbelasting? Met name omdat de F-35 veel meer geluid maken?

De geluidbelasting wordt met name bepaald door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen), door het gebruikte vliegtuigtype en het uur van de dag. Vliegtuigen die meer geluid produceren kunnen minder vaak starten en landen dan vliegtuigen die minder geluid produceren..

78.

Alle klachten in Amerika, Noorwegen en nu ook Friesland... Wordt daar dan geen lering uit getrokken?

Jawel, alle klachten op Leeuwarden worden geanalyseerd en die analyse wordt, net als de ervaringen van de Noren en Denen benut om de overlast op Leeuwarden waar mogelijk te verminderen en

daarmee iets te doen aan situaties rond onze eigen vliegvelden. Maar dichterbij de start en de landing zijn er minder mogelijkheden om routes en vlieprofielen aan te passen.

79.

Kan er een kaart beschikbaar gesteld worden waarin zichtbaar is wat de geluidszone is? Welke regels zijn van kracht omtrent nieuwbouw binnen geluidszone?

80.

Hoe groot is de geluidscirkel/gebied van de vliegactiviteiten rondom De Peel...?

Defensie heeft van meet af aan gesteld de bestaande geluidruimte te willen gebruiken, maar die niet groter te maken. De huidige 35 Ke-contour heeft een omvang van 18,4 km². De ligging van de start- en landingsbaan bepaalt in hoge mate de globale ligging van de geluidzone. Die kan, als de vliegprocedures en de vliegroutes zijn bepaald, nog hier en daar een fractie afwijken van de huidige zonering, maar veel is dat niet. Het MER geeft nader inzicht in de ligging van de contour, maar de uiteindelijke wettelijke zonering wordt in het luchthavenbesluit vastgelegd en is dan ook als kaart te raadplegen.

Hoofdstuk 5: Milieueffectrapportage

81.

Er wordt gesproken over geluidsoverlast, hebben de huidige stikstof regels ook nog impact over het kunnen vliegen vanaf De Peel?

De bescherming van Natura 2000-gebieden is in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming (Wnb) geregeld, de bescherming van flora en fauna in hoofdstuk 3 Wnb (zie de paragrafen 11.1 en 11.3 in de reactienota). Het MER zal een overzicht geven van de wetgeving onder de Wet natuurbescherming. Daarnaast geeft het MER een beschrijving van de omliggende Natura 2000-gebieden, kenmerken en instandhoudingsdoelstellingen. Dat onderzoek moet nog worden uitgevoerd. Ook de reactivering van De Peel moet voldoen aan de regels op grond van de Wnb. Zie ook het antwoord op vraag 7: als eerste stap in het hele voorbereidingsproces werkt Defensie nu aan een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb.

82.

Hoeveel agrariërs moeten het veld ruimen om de uitstoot van het vliegveld te compenseren?

Daarover is op dit moment nog geen uitspraak te doen. Mocht uit de onder 81 genoemde onderzoeken blijken dat door de reactivering van De Peel significant negatieve effecten op de natuur niet op voorhand zijn uit te sluiten, dan zullen mitigerende maatregelen worden overwogen. Een eerste mogelijkheid is het verminderen of veranderen van de eigen militaire activiteiten om die negatieve effecten te verminderen. Een andere mogelijkheid is extern salderen, waarbij naar mogelijkheden wordt gezocht om stikstofuitstoot van andere bronnen te beperken. Dat zouden eventueel ook agrarische bedrijven kunnen zijn. Ook extern salderen moet voldoen aan de strikte voorwaarden die voortvloeien uit de Wet natuurbescherming en de rechtspraak.

83.

Weten jullie wat de depositie van de F-35 op de Natura 2000 gebieden is?

Nee, die onderzoeken moeten nog worden uitgevoerd. Zie ook het antwoord op vraag 81.

84.

Mogen de stikstofrechten overgenomen van overgenomen veehouderijen gebruikt worden voor vliegveld De Peel?

Voor zover dat aan de orde is, mogen onder strikte voorwaarden stikstofrechten worden overgenomen. Zie ook het antwoord op vraag 82.

85.

Klopt het dat Defensie niet naar stikstofruimte hoeft te kijken?

Nee. Zie het antwoord op vraag 82. Ook Defensie moet voldoen aan de stikstofregels.

86.

Ruhrgebied Antwerpen, drukke infrastructuur, allemaal fijnstof. Wat is de nieuwe belasting van de F-35?

Dat zullen de nog uit te voeren onderzoeken moeten uitwijzen. Zie ook het antwoord op vraag 81.

87.

Hoe weten we dat het, wat betreft de MER niet hetzelfde gaat als bij luchthaven Lelystad? Daar ging men uit van de verkeerde aannames. Door een onafhankelijk onderzoek die door individuen was ingehuurd is dit boven gekomen.

Het proces om te komen tot reactivering van De Peel zal op een transparante wijze en in nauw overleg met stakeholders plaatsvinden. Op het te volgen proces is al uitgebreid ingegaan in de reactienota (hoofdstuk 1) en hoofdstuk 1 van deze beantwoording van de vragen. Het milieueffectrapport zal ook worden besproken in bestuurlijk overleg met andere overheden en tevens zal de Commissie m.e.r. om een oordeel over het MER worden gevraagd. Zie ook het antwoord op de vragen 2 en 15.

88.

Hoe zit het met het stikstof gebeuren? Bezit de vliegbasis wel voldoende stikstofrechten? Is er een mogelijkheid dat stikstof wordt overgenomen van omliggende bedrijven?

Zie het antwoord op vraag 82.

89.

Waarom wordt piekbelasting niet meegenomen in de MER? De absolute pieken zijn zeer schadelijk.

Deze vraag is in de reactienota al aan de orde gekomen; hierover staat in paragraaf 6.5 van de reactienota:

“Militaire gevechtsvliegtuigen staan onder meer bekend om hun krachtige motoren met veel vermogen en de daarmee gepaard gaande hoge geluidsniveaus die kunnen optreden. De ervaren piekniveaus zijn sterk afhankelijk van de positie van de waarnemer ten opzichte van het vliegtuig en ook van vliegprocedures. Het maakt uit of sprake is van een start met of zonder gebruik van de naverbrander, of dat sprake is van een landing of circuitvlucht. Ook de directe omgeving van de waarnemer en de meteorologische omstandigheden zijn mede van invloed op het waargenomen geluidsniveau. In het MER zal geen aandacht besteed worden aan de fysische eigenschappen van geluid. Er wordt dus niet ingegaan op vragen die te maken hebben met hoe geluid zich gedraagt van de bron naar de ontvanger en wat daarbij de invloed van weersomstandigheden of bebouwing is.

Waar het gaat om het stellen van grenzen aan het optredende geluid, kennen we rond de civiele en militaire luchthavens in Nederland geen grenswaarden voor optredende piekniveaus. Maar die piekniveaus tellen wel mee in de berekening van de totale geluidbelasting. De gemeten piekniveaus rond Leeuwarden en Volkel zijn mogelijk wel bruikbaar om inzicht te bieden in de piekniveaus die de omwonenden van De Peel kunnen verwachten.

Uit de meetgegevens van het geluidmeetnet rond de vliegbasis Leeuwarden heeft de genoemde auditcommissie geconcludeerd dat voor een locatie dicht bij de luchthaven het verschil in geluidsniveau tussen een F-16 en F-35 bij de landing hoger is dan bij een start.

Het bepalen van het aantal inwoners dat een zeker piekniveau ervaart van jachtvliegtuigen is geen onderdeel van het MER. Om een beeld te krijgen van het aantal mensen dat (ernstige) hinder ondervindt als gevolg van het luchtverkeer worden Ke of L_{den} contouren gebruikt.”

90.

Wordt er bij een bepaalde vlieghoogte volgens de regels geen geluid en stikstof uitgestoten?

Effecten van het vliegverkeer worden meegenomen in de stikstofdepositieberekeningen tot een hoogte van 3000 voet. Vliegtuigverkeer boven 3000 voet (ca. 1000 meter) wordt daarin niet meegenomen, omdat het vliegverkeer boven die hoogte niet meer bijdraagt aan de totale stikstofdepositie. Voor geluid wordt al het vliegverkeer in het studiegebied meegerekend, onafhankelijk van de vlieghoogte.

91.

Wordt het huidige gebruik door de ggw ook meegenomen in de nieuwe MER?

Van alle activiteiten op De Peel worden de relevante milieueffecten meegenomen in de m.e.r.

92.

Is een uitkomst van de MER dat de heropening niet door kan gaan of dat er minder vliegbewegingen komen?

Het MER zal de effecten van de reactivering van De Peel beschrijven en een waardering geven van deze effecten. Het MER is geen besluit. In het luchthavenbesluit zullen de uitkomsten uit het MER worden betrokken in de brede belangenafweging die in het luchthavenbesluit moet worden gemaakt. We staan pas aan het begin van dit proces. Daarnaast heeft Defensie ook nog andere vergunningen nodig, met name een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) en een vergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Zie ook het antwoord op de vragen 2 en 15.

Hoofdstuk 6: Natuur

93.

Op de basis broeden vogels die op de rode lijst staan, documentatie is via Sovon op te vragen. Mij lijkt me dat een opening van de baan en het bijkomende lawaai dat deze soorten gaan verdwijnen. Kan om deze reden de opening tegen gehouden worden?

Niet alleen op De Peel broeden vogels die op de rode lijst staan; die broeden op alle in gebruik zijnde vliegvelden en nog wel in grote aantallen! Broedvogels ondervinden vrijwel geen hinder van het vliegverkeer en zullen gewoon op De Peel blijven broeden, tot zelfs binnen enkele meters van de startbaan. Dat geldt onder andere de veldleeuwerik en de wulp.

94.

Hoe zit het met de verstoringen in het gebied? Bewoners mogen De Peel niet in, maar F-35 wel er overheen vliegen met een hoop herrie. Hoe valt dit uit te leggen aan bewoners?

95. Mag er überhaupt gevlogen worden boven Natuur Netwerk Brabant?

Natura 2000-gebieden kennen het zwaarste natuurbeschermingsregime in Nederland en Europa. Boven de Natura 2000-gebieden van De Peel zijn tot 1000 voet hoogte (300m) restricties voor Defensie, waaronder verboden voor militaire helikopters. Jachtvliegtuigen vliegen niet zo laag over De Peel, meestal vliegen ze veel hoger dan 3000 voet. Het Natuur Netwerk Brabant kent niet zo'n beperking.

96.

Over het milieu: Jullie weten dat tegen de basis het natuurgebied Natura 2000 de Bult ligt. Dit is een stiltegebied. Omwonenden moeten zich houden aan het aantal bewegingen. Hoe houdt Defensie zich aan dit Natura 2000 gebied inzake uitstoot van stikstof, fijnstof en geluid?

Uitstoot van stikstof en fijnstof en geluid worden onderzocht in het MER. Dan wordt duidelijk wat de effecten op de Natura 2000-gebieden (inclusief De Bult) zullen zijn.

Zie ook het antwoord op vraag 7 en 12 over het belang dat Defensie hecht aan het verkrijgen van een Wnb vergunning voordat de voorbereiding van het luchthavenbesluit verder in gang wordt gezet.

97.

Hoe gaat Defensie rekening houden met de Natura 2000 natuurgebieden?

De effecten van de militaire activiteiten op de verschillende doelstellingen van de Natura 2000-gebieden worden in kaart gebracht en vervolgens getoetst in een Passende Beoordeling. Eventuele mitigerende of compenserende maatregelen zijn daar een onderdeel van. Dit zal de basis zijn voor het aanvragen van een Wnb vergunning.

Hoofdstuk 7: Overige vragen

Belevingsvlucht

98.

Wanneer komt de reeds een jaar geleden toegezegde belevingsvlucht?

99.

Wordt de belevingsvlucht goed gecommuniceerd?

100.

Wat is het verschil tussen belevingsvlucht en start en landingen? In Friesland was de belevingsvlucht ook minder erg dan de huidige belasting die wordt ervaren?

Defensie bereidt een belevingsvlucht van de F-35 op De Peel voor. Omdat Defensie niet vooruitloopt op het luchthavenbesluit en pas investeert in de reactivering van de vliegbasis als het luchthavenbesluit in werking is getreden, wordt pas daarna groot onderhoud gepleegd aan de start- en landingsbaan. Tot die tijd is het niet mogelijk met een jachtvliegtuig te landen op en op te stijgen van De Peel: de werkelijkheid is waarschijnlijk het beste te benaderen door een zgn. touch and go, waarbij de nadering vlak boven de baan wordt omgezet in een doorstart.

Defensie bereidt ook een geluidmeting ten tijde van de belevingsvlucht voor, zodat de meetgegevens van die dag ook kunnen worden vergeleken met de actuele geluidmetingen op Leeuwarden en Volkel.

Publiekscommunicatie, mogelijk in de vorm van een bijeenkomst maakt ook onderdeel uit van de voorbereidingen. Aan de datum van zowel de belevingsvlucht als van de bijeenkomst zal tijdig brede bekendheid worden gegeven.

Isolatie

101.

Dus extra isolatie van woningen wordt door Defensie betaald?

102.

Rond Volkel zijn de afgelopen jaren veel huizen aangepast vanwege het geluidsoverlast. Krijgen de bewoners in de omgeving van De Peel ook financiële middelen om de woningen aan te passen?

Het isolatieprogramma rondom De Peel is indertijd stopgezet toen het actieve gebruik van de vliegbasis stopte. Als De Peel wordt gereactiveerd, zal het isolatieprogramma opnieuw worden opgepakt. Dat betekent dat op verzoek van Defensie deskundigen een bezoek brengen aan de huizen binnen de 40 ke contour die toen niet geïsoleerd zijn, om alsnog een bouwkundig rapport op te maken met een voorstel voor te nemen maatregelen. In beginsel zijn de kosten daarvan voor Defensie, tenzij een huis bouwkundig in een zeer slechte staat verkeert. Dan wordt mogelijk de eigenaar gevraagd eerst het onderhoud van het huis op peil te brengen alvorens de isolatie wordt aangebracht. Hoe dan ook vindt altijd overleg met de eigenaar/bewoner plaats.

In paragraaf 6.7.1 van de reactienota wordt uitgelegd dat als gevolg van de motie-Eijsink onderzoek wordt gedaan of de vereiste geluiddemping wel wordt gehaald bij de hogere geluidsniveaus van de JSF. Mogelijk zal dit leiden tot een aanscherping van de isolatie-eis.

103.

Heb vergunning aanvraag voor een huis te bouwen, moet aan geluidszone voldoen. Deze stamde uit 1970 van de F-16, nu maken de F-35 meer herrie en valt met die nieuwe geluidszone me huis buiten de geluidszone terwijl de F-35 meer herrie maakt.

Deze vraag is niet goed te beantwoorden zonder concrete informatie over de locatie van het huis. De vraagsteller doet er goed aan contact op te nemen met Defensie via informatiedepeel@mindef.nl

Schade/schadevergoeding

104.

Ik ben wel benieuwd hoe jullie gezondheidsproblemen gaan vergoeden.

Zowel in het MER als in het gezondheidsbelevingsonderzoek wordt onderzoek gedaan naar de gevolgen van de reactivering van de vliegbasis voor de leefomgeving en voor de gezondheid van de omwonenden. Dat is een eerste stap om te beoordelen of, en zo ja, in welke mate zich problemen zullen voordoen. Als er problemen worden verwacht, dan is eerst de vraag aan de orde of er maatregelen mogelijk zijn om die problemen te verkleinen of zelfs geheel te voorkomen.

105.

Is geluidsoverlast ook waardevermindering?

106.

Ik voorzie bij doorgang een grote waardedaling van onze woning en woongenot. Gaat Defensie dat vergoeden en duurt dat net zolang als de vergoeding van Groningen of de toeslagenaffaire?

107.

Als door de herrie van die vliegtuigen je koophuis 5% minder waard wordt, wat kost je dat in euro's.

Voor deze materie geldt hetzelfde als voor het onderwerp gezondheid: eerst moet onderzoek uitwijzen wat er aan de hand is. Daarvoor is de Kosten Effect Analyse het eerstaangewezen middel. En uiteindelijk geldt de wettelijke regeling voor schadevergoeding overeenkomstig art. 8.31 van de Wet luchtvaart.

108.

Wordt er ook gekeken naar effecten op de toeristische sector?

Zie de reactie op vraag 107.

Overig overig

109.

Als de start- en landingsbaan aanpassing behoeven, waarom dan niet zo situeren dat deze zo weinig mogelijk overlast veroorzaken, dus zo min mogelijk starten en landen boven dichtbevolkt gebied?

Net als op de vliegbases Volkel en Eindhoven ligt de start- en landingsbaan op vliegbasis De Peel van Noord-Oost naar Zuid-West. Dat heeft te maken met de in Nederland overheersende windrichting.

De ligging van de startbaan bepaalt in hoge mate de geluidzonering rond de vliegbasis. De afgelopen tientallen jaren moesten de omliggende gemeenten rekening houden in de ruimtelijke ordening en in hun bestemmingsplannen. Een verandering in de ligging van de start- en landingsbaan zou voor deze omliggende gemeenten dan ook verstrekkende en ongewenste gevolgen kunnen hebben.

110.

Als 't zover is, krijgen lokale ondernemers dan de kans op de inschrijving van de infrastructuur?

Waarschijnlijk gaat het om projecten waarvoor de aanbestedingsregels van toepassing zijn. Daarop kunnen ook lokale ondernemers, al dan niet als onderdeel van een groter samenwerkingsverband, intekenen.

111.

Wat betreft oefeningen met drones?

Zoals in paragraaf 4.2.2 van de reactienota staat zullen de drones op De Peel in beginsel alleen boven het kazerneterrein en bepaalde oefenterreinen vliegen.

112.

Als dit allemaal uiteindelijk zou doorgaan, is deze vliegbasis dan niet het eerste doel voor de vijand om aan te vallen en zijn wij dan niet met z'n allen meteen de sjaak?

Het eerste doel van alle vliegbases, inclusief in de toekomst de vliegbasis De Peel, is bij te dragen aan de veiligheid van Nederland en van de bondgenoten.

113.

Komen straks op De Peel ook kernwapens te liggen, zoals die ook op Volkel liggen, al wordt dat niet officieel erkend?

Er zijn geen plannen om kernwapens op De Peel te stationeren.

114.

Kunnen jullie niet elektrisch gaan vliegen?

Ook in de luchtvaart wordt onderzoek gedaan naar vervanging van verbrandingsmotoren door elektromotoren, maar voor jachtvliegtuigen is die transitie voorlopig nog niet aan de orde.

115.

Niemand zegt dat jullie niet mogen oefenen, maar al die dure nieuwe vliegtuigen maken teveel herrie. Kan die F-35 niet terug naar fabrikant voor een geluidsdemper? Hadden ze niet bij het ontwerp al rekening moeten houden met het feit dat er ook mee geoefend moest worden?

Ontwikkelingen in het ontwerp van het toestel kunnen niet zomaar worden teruggedraaid of veranderd zonder negatieve gevolgen voor de operationele capaciteiten.

116.

Budget voor verbetering simulators?

In paragraaf 4.1 staat: "In het oefenprogramma voor vliegers wordt veelvuldig gebruik gemaakt van simulatoren en dat gebruik zal waar mogelijk verder worden uitgebreid, ook om financiële redenen."

117.

Stel dat het niet doorgaat: Waar blijf je dan met die F-35's?

In paragraaf 2.1.1 van de reactienota en in antwoord op de boven gestelde vraag 22 staat dat van de nu aangeschafte F-35s 39 toestellen naar Nederland komen, die met een zorgvuldige planning kunnen worden ondergebracht op de bestaande vliegbases.