KONINKLIJKE LUCHTMACHT

P 1257- 02
(2e ex)

KONINKLIJKE LUCHTMACHT

1257-02

Startnotitie milieueffectrapportage luchtvaartterrein De Peel

03 april 2002

Definitief

Koninklijke Luchtmacht

Documenttitel	Startnotitie milieueffectrapportage luchtvaartterrein De Peel
Status	Definitief
Datum	03 april 2002
Projectnaam	MER Klu
Projectnummer	4L0243.A1
Opdrachtgever	Koninklijke Luchtmacht
Referentie	4L0243.A1/R001DePeel/MAHA/KMA/Nijm

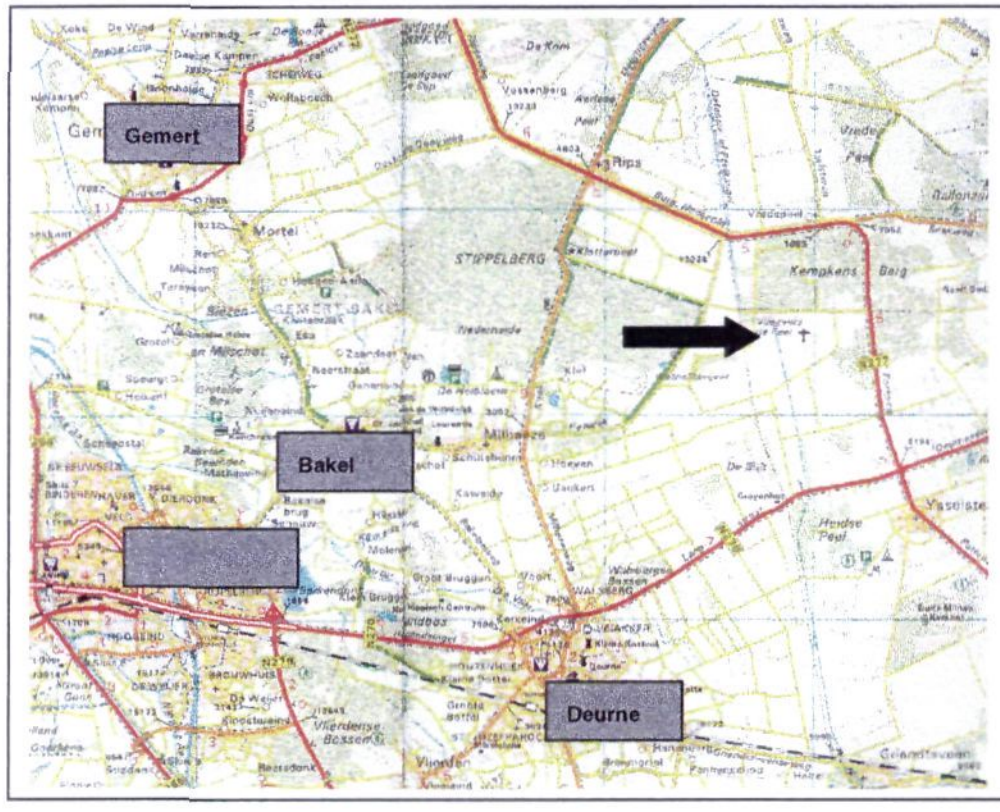
INHOUDSOPGAVE

			Blz.
1	INLEIDING		1
	1.1	Algemeen	1
	1.2	Aanleiding tot het voornemen	2
	1.3	Doel milieueffectrapportage en Startnotitie	3
	1.4	Inhoud van de Startnotitie	3
2	ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLING		5
	2.1	Achtergrond en historie	5
	2.2	Probleemstelling	5
	2.3	Doelstelling van het voornemen	5
3	BELEID EN BESLUITEN		7
	3.1	Inleiding	7
	3.2	Internationaal beleid	7
	3.3	Landelijk beleid	7
	3.3.1	Defensie	7
	3.3.2	Milieu en ruimtelijke ordening	9
	3.4	Provinciaal beleid	9
	3.4.1	Milieu	10
	3.4.2	Ruimtelijke Ordening	10
	3.4.3	Luchtvaart	10
	3.4.4	Provinciaal Omgevingsplan Limburg	10
	3.5	Gemeentelijk beleid	11
	3.6	Besluitvormingskader	12
	3.7	Genomen besluiten	12
	3.8	Te nemen besluiten	12
4	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN		13
	4.1	Inleiding	13
	4.2	Voorgenomen activiteit	13
	4.3	Alternatieven	15
	4.3.1	Nulalternatief	15
	4.3.2	Militair gebruik	15
	4.3.3	Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	15
5	BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN		16
	5.1	Inleiding	16
	5.2	Terreinbeschrijving	16
	5.3	Geluid	18
	5.4	Externe veiligheid	19
	5.5	Luchtkwaliteit	19
	5.6	Bodem en water	20
	5.6.1	Geologie	20
	5.6.2	Water	20
	5.7	Landschap	21

	5.8	Ecologie	22
6	GEVOLGEN VOOR HET MILIEU		24
	6.1	Inleiding	24
	6.2	Geluid	24
	6.3	Externe veiligheid	24
	6.4	Luchtkwaliteit	24
	6.5	Bodem en water	24
	6.6	Landschap	25
	6.7	Ecologie	25
	6.8	Verkeer en vervoer	25
	6.9	Aanpak en diepgang van het effectonderzoek	25
7	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN		26
	7.1	Vergelijking en beoordeling van de alternatieven	26
	7.2	Meest milieuvriendelijke alternatief	26
	7.3	Toetsing aan het beleidskader	26
8	OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER		27
9	PROCEDURELE ASPECTEN		28
	9.1	Algemeen	28
	9.2	M.e.r. procedure	30
	9.3	Luchtvaartwet procedure	31
	9.4	Tijdplanning	32
BIJLAGE A. GEGEVENS INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG			33
BIJLAGE B. VERKLARENDE WOORDENLIJST			34
BIJLAGE C. LITERATUUR			37

1 INLEIDING

1.1 Algemeen



Figuur 1.1: ligging luchtvaartterrein De Peel. (Bron ANWB, Atlas van Nederland, 1998)

Het Ministerie van Defensie/Koninklijke Luchtmacht is voornemens een geluidszone ingevolge de Luchtvaartwet vast te stellen rondom het militaire luchtvaartterrein De Peel. Deze geluidszone heeft betrekking op de geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen. Hiertoe dient de aanwijzings- en zonerings-procedure ingevolge de Luchtvaartwet te worden doorlopen. Hierbij wordt tevens op vrijwillige basis de milieueffectrapportage procedure (m.e.r) ingevolge de wet Milieubeheer doorlopen. Deze startnotitie vormt het formele begin van de m.e.r.

Het luchtvaartterrein De Peel is een bestaand aangewezen militair luchtvaartterrein. De voorgenomen aanwijzing en geluidszonering van het militaire luchtvaartterrein De Peel betekenen een bestendiging van de huidige functie en het gebruik van het luchtvaartterrein. De m.e.r. procedure uit het Besluit m.e.r. 1994 wordt uitgevoerd voorafgaande aan de aanwijzings- en zonerings-procedure volgens de Luchtvaartwet voor het te nemen besluit voor het luchtvaartterrein De Peel.

De geluidszone rond het luchtvaartterrein is in 1985 indicatief vastgelegd. Deze startnotitie vormt het begin van de procedure om de aanwijzing opnieuw en de geluidszonering formeel vast te stellen. De functies en taken van het luchtvaartterrein staan aangegeven in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT). Het Structuurschema dateert van 1985. In het SMT is aangegeven dat het

luchtvaartterrein De Peel "...een Dispersion Operating Base (DOB) voor gevechtsvliegtuigen en een Collocated Operating Base (COB) voor bondgenootschappelijke (gevechts-)vliegtuigen is. Voorts is bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk. Civiel medegebruik is niet mogelijk...".

De zonering is gebaseerd op gebruik door één squadron F-16's. Eind 2001 heeft de Staatssecretaris van Defensie, in overeenstemming met de Minister van VROM en de Staatssecretaris van LNV, het eerste deel van het tweede Structuurschema Militaire Terreinen (de ontwerp PKB[1]) gepresenteerd. Hierin staat aangegeven dat de basis is gedeactiveerd, maar indien nodig als luchtvaartterrein kan worden geactiveerd. In vredestijd is tevens de Groep Geleide Wapens op de basis gestationeerd. Daarnaast is er incidenteel sprake van civiel medegebruik. Dit betreft onder andere een zweefvliegclub. Verder kan het luchtvaartterrein gebruikt worden voor bondgenootschappelijk medegebruik.

1.2 Aanleiding tot het voornemen

Voor zeven van de elf militaire luchtvaartterreinen (Leeuwarden, Twenthe, Deelen, Soesterberg, De Kooy, Valkenburg en Gilze-Rijen) is een geluidszone ingevolge de Luchtvaartwet onherroepelijk vastgesteld. Voor vier militaire luchtvaartterreinen (Volkel, Eindhoven, Woensdrecht en De Peel) zijn zoneringsprocedures op grond van de Luchtvaartwet gestart. De planning was dat deze procedures in 1999 afgerond zouden worden. In deze planning is verandering gekomen door een uitspraak op 8 december 1998 van de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het besluit waarmee de geluidszone van het luchtvaartterrein Volkel was vastgesteld. De uitspraak is onherroepelijk geworden in januari 2000.
De Voorzitter betwijfelde blijkens deze uitspraak of de Luchtvaartwet, zoals deze luidt na de wetswijziging in 1994 (Wet van 7 juli 1994, Stb. 601), de grondslag kan bieden voor een besluit waarin een geluidszone wordt vastgesteld zonder dat bij dat besluit tevens de aanwijzing ex artikel 24 van de Luchtvaartwet wordt gegeven of zonder dat deze aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet wordt gewijzigd.
Na intern en extern overleg en na advies ingewonnen te hebben van de landsadvocaat, is besloten om deze rechterlijke uitspraak te volgen en niet de uitspraak in de bodemprocedure af te wachten. Het besluit betekent concreet voor Volkel, Eindhoven, Woensdrecht en De Peel dat voor deze luchtvaartterreinen alsnog en vanaf het eerste begin een aanwijzings- en zoneringsprocedure moet worden gevolgd.
Het besluit tot het opnieuw doorlopen van de procedures is door de Staatssecretaris van Defensie per brief van 8 november 1999 aan de Tweede Kamer gemeld. De Commissies Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM, Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet) van de betrokken luchtvaartterreinen, alsmede de provincies en gemeenten die betrokken zijn bij de aanwijzings- en zoneringsprocedures zijn tevens van dit besluit op de hoogte gesteld.

---

[1] Een PKB procedure kent vier fasen. De eerste fase is de ontwerp PKB. Dit is het voornemen door de minister. Het tweede deel is de inspraak. Het derde deel is het kabinetsstandpunt, waarin de inspraak is verwerkt. Het vierde deel is de definitieve vaststelling door de Tweede Kamer. Vanaf dat moment is de beleidsnota vastgesteld beleid.

Op basis van bovenstaande heeft het Ministerie van Defensie besloten te starten met de voorbereiding voor de m.e.r. procedure voor het luchtvaartterrein De Peel. De startnotitie is de eerste stap daarin. De *initiatiefnemer* is de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (BDL). Het *bevoegd gezag* is de Staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Nadere gegevens over de initiatiefnemer en bevoegd gezag zijn opgenomen in bijlage 1.

1.3 Doel milieueffectrapportage en Startnotitie

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld ter ondersteuning van de besluitvorming over een activiteit met mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen. Het milieueffectrapport (MER) geeft zo objectief mogelijk aan welke milieueffecten worden verwacht wanneer een bepaalde activiteit wordt ondernomen[2]. Het MER geeft ook aan welke mogelijk alternatieven er zijn en wat de milieueffecten van die alternatieven zijn. De start van een m.e.r procedure wordt gevormd door de startnotitie. In deze startnotitie geeft de initiatiefnemer aan wat zijn plannen zijn. De startnotitie is bedoeld om het bevoegd gezag, de wettelijke adviseurs, de Commissie m.e.r en de insprekers te informeren. Het geeft de contouren weer van de uit te werken alternatieven en de diepgang en mate van detail van informatie die met het MER op tafel moeten komen. De startnotitie moet in ieder geval gegevens over de initiatiefnemer bevatten en het doel van de activiteit aangeven. Verder geeft de startnotitie de aard en omvang van de activiteit en de plaats waar de activiteit is gepland aan. Ook het besluit waarvoor het MER wordt gemaakt en de globale aanduiding van de milieugevolgen worden in de startnotitie omschreven (Handleiding milieueffectrapportage, Ministerie van VROM en Ministerie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1994). Een meer gedetailleerde beschrijving van de procedure is opgenomen in hoofdstuk 9 van deze Startnotitie.

Vrijwillige m.e.r.
De Koninklijke luchtmacht volgt de milieueffectrapportage procedure op vrijwillige basis. De Staatssecretaris van Defensie heeft hiertoe per brief van 30 maart 2001 de Minister van VROM en de Minister van LNV gevraagd hier medewerking aan te verlenen. De Minister van VROM heeft per brief van 10 mei 2001 haar medewerking toegezegd en deze brief is in afschrift aan de Minister van LNV gestuurd.

Openbaarheid gegevens
Een deel van de gegevens in deze startnotitie betreft militair gerubriceerde gegevens en zijn niet openbaar. Deze gegevens worden wel betrokken bij het opstellen van het MER en het berekenen van effecten, maar ze worden niet gepubliceerd. Speciaal voor dit doel gescreende ambtenaren van het Ministerie van VROM krijgen wel inzage in de gebruikte gegevens, zodat controle mogelijk is.

1.4 Inhoud van de Startnotitie

Deze Startnotitie bevat negen hoofdstukken en een drietal bijlagen. De achtergrond bij het voornemen, de probleemstelling en de doelstelling worden beschreven in

[2] M.e.r.: de milieueffectrapportage procedure
MER: het milieueffectrapport

hoofdstuk 2. Het beleid, de genomen en de te nemen besluiten worden beschreven in hoofdstuk 3. De voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn beschreven in hoofdstuk 4. Informatie over het luchtvaartterrein De Peel en de bestaande toestand van het milieu is opgenomen in hoofdstuk 5. De wijze waarop de gevolgen voor het milieu worden onderzocht is beschreven in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 beschrijft de wijze waarop de alternatieven worden vergeleken. De overige onderdelen van het nog op te stellen MER zoals de leemten en kennis in informatie en een monitoringsprogramma, zijn kort weergegeven in hoofdstuk 8. De procedures ingevolge de Luchtvaartwet en de m.e.r. procedure zijn beschreven in hoofdstuk 9. De bijlagen bevatten de gegevens over de initiatiefnemer en bevoegd gezag, een literatuurlijst en een verklarende woordenlijst.

2 ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLING

2.1 Achtergrond en historie

Het militaire luchtvaartterrein De Peel is op 25 maart 1960 aangewezen als militair luchtvaartterrein op basis van de Luchtvaartwet (LVW) bij beschikking nr. 219386/H. Het luchtvaartterrein is in het SMT-1 aangewezen als "Dispersed Operating Base (DOB) voor jachtvliegtuigen en als Collocated Operating Base voor bondgenootschappelijke jachtvliegtuigen. Civiel medegebruik is niet mogelijk" (SMT, 1985).

Het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2, deel 1: ontwerp PKB) geeft aan dat de vliegbasisfunctie is gedeactiveerd, maar dat het onder bijzondere omstandigheden als reservebasis geactiveerd kan worden. De benodigde geluidszonering blijft gehandhaafd en kan ook door regulier vliegverkeer worden benut. De zonering is gebaseerd op één squadron F-16's. Een squadron bestaat uit ca 18 jachtvliegtuigen. Volgens het SMT-2 is incidenteel civiel medegebruik toegestaan. Op dit moment vindt civiel medegebruik van het terrein plaats door onder andere een zweefvliegclub.

Groep Geleide Wapens (GGW)
Onder geleidewapens worden radargeleide wapensystemen verstaan die vanaf de grond voor luchtverdediging zorgen en een bepaald gebied verdedigen onder andere tegen vijandelijke vliegtuigen en raketten. Na de val van de Berlijnse muur zijn de geleide wapeneenheden teruggehaald naar Nederland en gestationeerd op De Peel, zoals ook in de Defensienota 2000 is aangegeven. Sindsdien heeft een accentverschuiving plaatsgevonden van de verdediging van het eigen grondgebied naar de inzet tijdens crisisbeheersings- en vredesoperaties. De voorgenomen concentratie van eenheden van de GGW op het luchtvaartterrein De Peel heeft gevolgen voor de inrichting van de basis, maar niet voor de ligging en de omvang van het luchtvaartterrein en de geluidszone voor startende en landende vliegtuigen ingevolge de Luchtvaartwet.

2.2 Probleemstelling

In 1985 is een indicatieve geluidszone voor het militaire luchtvaartterrein De Peel vastgelegd. Uiterlijk in 2004 moet voor het luchtvaartterrein een definitieve geluidszonering vastgesteld worden. Voor het vaststellen van deze zonering dient een aanwijzingsbesluit te worden genomen volgens de aanwijzings- en zoneringsprocedure van de Luchtvaartwet. Voorafgaand aan deze procedure zal de m.e.r. procedure uit de Wet milieubeheer worden doorlopen.

2.3 Doelstelling van het voornemen

Het doel van het voornemen is het wijzigen van de bestaande aanwijzing van het militaire luchtvaartterrein De Peel en het definitief vaststellen van de geluidzone op basis van de Luchtvaartwet rondom het militaire luchtvaartterrein De Peel.

Bij de aanwijzing worden twee besluiten vastgesteld. Het eerste is een besluit van de Staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de Minister van VROM. Het besluit legt vast:

- de ligging van start- en landingsbaan (banen);
- de geografische begrenzing van het luchtvaartterrein:
- plan in hoofdzaak voor aanleg en gebruik van het luchtvaartterrein;
- de ligging en omvang van de geluidscontouren en geluidszone.

Het tweede besluit is een besluit van de Minister van VROM in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie. Dit besluit betreft de planologische doorwerking van de geluidscontouren en geluidszone naar bestemmingsplannen.

3 BELEID EN BESLUITEN

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het beleid en de besluiten die van belang zijn voor het luchtvaartterrein De Peel. Dit beleid en de besluiten vormen de kaders waarbinnen het luchtvaartterrein kan opereren. Daarbij is een indeling te maken naar internationaal, nationaal, provinciaal en lokaal beleid. Daarnaast kan het beleid op alle vier niveau's in een aantal beleidsvelden worden ingedeeld. Op internationaal niveau is slechts sprake van relevant beleid op het gebied van de luchtvaart (paragraaf 3.2). Het gaat dan om geluid, maar ook om luchtverontreiniging. Op nationaal niveau is een onderscheid te maken in beleid op het gebied van defensie, luchtvaart en milieu en ruimtelijke ordening (paragraaf 3.3). Op provinciaal niveau is beleid op het gebied van luchtvaart, milieu en ruimtelijke ordening van belang (paragraaf 3.4). Op lokaal niveau speelt met name het ruimtelijke ordeningsbeleid een rol van betekenis (paragraaf 3.5).

3.2 Internationaal beleid

Het internationaal milieubeleid inzake de civiele luchtvaart heeft met name betrekking op geluid en luchtverontreiniging. Nederland is lid van diverse internationale luchtvaartorganisaties zoals de International Civil Aviation Organisation (ICAO), de European Civil Aviation Conference (ECAC), de Joint Aviation Authorities (JAA) en Eurocontrol. Ook de Europese Unie (EU) is actief op het gebied van de luchtvaart, met name veiligheid en geluid. Momenteel is een nieuwe beoordelingsmaat voor geluidsbelasting, de L_{den}, in voorbereiding. De L_{den} moet (in ieder geval voor de burgerluchtvaart) de in Nederland bestaande beoordelingsmaten voor geluidbelasting zoals de Ke en de bkl vervangen. Vooralsnog zal deze uniforme maat niet gelden voor militaire terreinen.

De ICAO heeft een leidende rol op het gebied van de beheersing van de luchtvaartemissies door de civiele luchtvaart. In 1993 en wederom in 1998 zijn de normen voor stikstofoxiden aangescherpt. Aan een verscherping van de normen voor koolstofoxiden wordt zowel binnen de ICAO als de EU gewerkt. Deze plannen passen in het kader van de afspraken die zijn gemaakt tijdens de Kyoto klimaatconferentie van december 1997. De Koninklijke luchtmacht volgt, waar mogelijk, de regelgeving van de ICAO.

3.3 Landelijk beleid

3.3.1 Defensie

Het Ministerie van Defensie heeft drie belangrijke nota's uitgebracht die kaderstellend zijn voor het luchtvaartterrein De Peel. In de eerste plaats is dat het Structuurschema Militaire Terreinen (vastgesteld in 1985). Recent is de opvolger van deze nota: deel 1 van het SMT-2, 2001-2002 uitgebracht. Het SMT-2 bevindt zich nog in het ontwerp stadium (Ontwerp-PKB, deel 1) en is formeel nog geen vastgesteld beleid, maar een beleidsvoornemen. De twee andere nota's zijn de Defensienota (2000) en de Defensie Milieubeleidsnota 2000 (DMB2000).

Het *Structuurschema Militaire Terreinen (SMT)* dateert van 1985 en is op dit moment vigerend beleid, totdat het SMT-2 formeel van kracht wordt. Het SMT beschrijft onder andere de functie en belegging van het luchtvaartterrein De Peel: een militair luchtvaartterrein dat periodiek is belegd met één squadron F-16's. en waar civiel medegebruik niet mogelijk is. De geluidscontour inzake de Luchtvaartwet is gebaseerd op 1 squadron F-16's, bestaande uit ca 18 jachtvliegtuigen.

Het *SMT*-2 geeft aan welk beleid gevoerd wordt met betrekking tot de inrichting en het gebruik van alle terreinen die tot defensieterreinen behoren. Doelstelling van het SMT-2 is "...het scheppen van de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor de gereedstelling en instandhouding van de krijgsmacht. Verwezenlijking van de infrastructuur voor huisvesten, opleiden en oefenen van de krijgsmacht, versterking van de ruimtelijke kwaliteit, doelmatige benutting van het ruimtebeslag en verweving van functies waar mogelijk en scheiding waar nodig...". Binnen dat kader wordt een bijdrage geleverd aan het rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening, natuur, milieu, recreatie en cultuurhistorie. Relevant rijksbeleid, zoals de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, de Derde Nota Waddenzee, de nota Natuur voor Mensen en de nota Belvedère, is betrokken bij het opstellen van het SMT-2. Tijdens de geldigheidsduur van het SMT-2 zal verder worden gewerkt aan het samengaan van defensiegebruik met andere functies, bijvoorbeeld natuur en recreatie, om een verdere synergie te bereiken. Medegebruik van defensieterreinen voor natuur- en extensieve recreatieve doeleinden wordt bevorderd. Zoals eerder is gemeld, is De Peel gedeactiveerd als vliegbasis, maar kan onder bijzondere omstandigheden als reservevliegbasis geactiveerd worden. Daarnaast vindt incidenteel civiel medegebruik plaats.

De *Defensienota 2000* (Ministerie van Defensie, 2000) is toegespitst op het beleid ten aanzien van de krijgsmacht als geheel. Aspecten die aan de orde komen zijn: veiligheidsbeleid, personeelsbeleid, materieelbeleid en de communicatie, uitvoering en sturing door het ministerie. Voor deze procedure is de volgende veranderdoelstelling in de Defensienota van belang: de object-luchtverdedigingssquadrons van de vliegbases Leeuwarden en Twenthe zijn opgeheven in samenhang met de concentratie van de grondgebonden luchtverdediging op het luchtvaartterrein De Peel.

De *Defensie Milieubeleidsnota* (Ministerie van Defensie, 2000) is de opvolger van het Defensie Meerjarenplan Milieu 1993. De Milieubeleidsnota stelt de bedrijfsvoering centraal. Het beleid rust op drie pijlers: het invoeren van milieuzorg, het opzetten van een meet- en registratiesysteem en het vergroten van inzicht in en de verdere terugdringing van de milieubelasting. De doelen liggen op verschillende gebieden. Voor dit MER zijn de doelen van belang op het gebied van Energie (9% energie-efficiency verbetering in 2004 ten opzicht van 1999), Geluid (geen toename van geluidhinder) en Natuur (in 2002 zal een monitoringssysteem voor natuurwaarden worden ingevoerd). Het streven van de KLu is om per 01-01-2003 een certificeerbaar Arbo en Milieuzorgsysteem beschikbaar te hebben op GGW De Peel.

3.3.2 Milieu en ruimtelijke ordening

Op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening zijn drie nota's van belang. Dat zijn het Nationaal Milieubeleidplan 4 (Ministerie VROM, 2001) en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, deel 3 (Ministerie VROM, 2001), alsmede de nota luchtverontreiniging en luchtvaart (Ministeries VROM, V&W en Defensie, 1995).

Het *Nationaal Milieubeleidsplan 4* (NMP4) is de start van een nieuwe beleidscyclus voor milieubeleid. Het legt het Rijksbeleid voor de komende jaren vast op het gebied van milieu. De nota brengt in kaart welke milieuproblemen er bij ongewijzigd beleid in 2030 kunnen optreden. Als belangrijke onderwerpen kunnen worden genoemd klimaatverandering, verlies van biodiversiteit en bedreigingen van de gezondheid en externe veiligheid. De overheid wil sturing geven aan het globaliseringsproces zodat economische ontwikkeling gelijke tred houdt met de ecologische ontwikkeling. Het wensbeeld wordt vastgelegd in een aantal kwaliteitsbeelden. De nota formuleert vier clusters van maatregelen. In de eerste plaats is dat het realiseren van een duurzame energiehuishouding. Het tweede cluster betreft een duurzaam gebruik van mondiale biodiversiteit en hulpbronnen. Het derde cluster richt zich op het realiseren van een duurzame landbouw en het laatste cluster maatregelen is een beleidsvernieuwing van het stoffenbeleid, tezamen met een aanscherping van de reeds bestaande maatregelen op het gebied van voedselveiligheid, biotechnologie en straling. In het NMP-4 wordt ingegaan op het milieuproblemen die zijn te signaleren rond luchtvaartterreinen, en het beleid dat geformuleerd is ter bestrijding van deze problematiek. Van belang daarbij is de beleidsvernieuwing ter zake van externe veiligheid.

De *Vijfde Nota over de Ruimtelijke ordening* (Vijno) is de opvolger van de Vierde Nota Ruimtelijke ordening Extra (Vinex). De nota legt het beleid voor de ruimtelijke ordening van Nederland voor de komende jaren neer. De Vinex is vigerend beleid totdat de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening definitief is vastgesteld. Deel 1 van de Vijfde Nota; het kabinetsvoornemen kwam in december 2000 uit. Inmiddels heeft de inspraak plaatsgevonden en werden de reacties gebundeld. Vervolgens is de reactie op de inspraak (deel 3) verschenen en moet het kabinetsbesluit (deel 4) nog volgen. De belangrijkste elementen uit de nota zijn de invoering van contouren, bundeling van verstedelijking in stedelijke netwerken en de vraag hoe water te combineren met andere functies. Voor militaire luchtvaartterreinen wordt geen specifiek beleid beschreven, behalve dat het gebruik van de luchtvaartterreinen constant blijft. Er wordt verwezen naar het SMT2 deel 1, dat in december 2001 is verschenen.

De *Nota luchtverontreiniging en luchtvaart (1995)* is in gezamenlijk overleg tussen de ministeries van VROM, V&W en Defensie tot stand gekomen. De nota gaat uit van een internationale aanpak omdat het karakter van de sector eenzijdige nationale aanpak niet toelaat. De tweede Nota luchtverontreiniging en luchtvaart (Nota Mondiale Luchtverontreiniging Luchtvaart: Mlulu) is momenteel in voorbereiding. De nota zal naar verwachting eind 2002 naar de Tweede Kamer worden verzonden.

3.4 Provinciaal beleid

Het luchtvaartterrein de Peel is gelegen op het grondgebied van twee provincies: Noord Brabant en Limburg. Het provinciaal beleid van de provincie Noord-Brabant is

verwoord in het Streekplan Noord-Brabant (2002) en het Provinciaal milieubeleidsplan 2000-2004. De nota Luchtvaart van de provincie Noord-Brabant dateert van 1993. Het beleid van de provincie Limburg is weergegeven in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (2001).

3.4.1 Milieu

Het *provinciaal Milieubeleidplan* (Noord-Brabant, 2000-2004) legt het provinciale beleid op het gebied van milieu voor de komende vier jaar vast. De nota sluit aan bij de doelstellingen zoals die in het NMP3 verwoord zijn. Belangrijkste doelen uit het provinciale plan zijn de vermindering van de milieudruk door de landbouw, het verbeteren van de energie-efficiency bij energie-intensieve bedrijven en de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen.

3.4.2 Ruimtelijke Ordening

Het *Streekplan* van de provincie Noord-Brabant is momenteel in een proces van herziening. Het ontwerp-streekplan 2002 is de voorloper van het definitieve streekplan. Het streekplan bestaat uit de hoofdlijnen van het beleid. Dat is de visie van de provincie voor Noord-Brabant. Daarnaast is er het ontwikkelingsprogramma, waarin de hoofdlijnen nader worden uitgewerkt. De visie van de provincie bestaat uit vijf basisprincipes: meer aandacht voor onderste lagen, zuinig ruimtegebruik, concentratie van verstedelijking, zonering van het buitengebied en grensoverschrijdend denken en handelen. Het (ontwerp) streekplan anticipeert op de Vijfde Nota Ruimtelijke ordening, deel 1. Leidende principes uit die nota werken door in het (ontwerp)streekplan. Het gaat dan om stedelijke netwerken, contourenbeleid en waterbeleid.

Het beleid ten aanzien van (militaire) vliegvelden staat kort vermeld in het (ontwerp)streekplan. De provincie streeft ernaar de burgerluchtvaart te concentreren op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. De commerciële burgerluchtvaart mag groeien volgens de afspraken in de 'Regionale overeenkomst Eindhoven Airport' van augustus 2000. De aanleg van nieuwe luchtvaartterreinen is uitgesloten. Totdat GS dit plan herziet of intrekt, blijft het uitwerkingsplan Militaire terreinen (op basis van het vorige streekplan) van kracht. Het ontwerp-streekplan gaat niet in op de kleine of recreatieve burgerluchtvaart

3.4.3 Luchtvaart

De nota Luchtvaart van de provincie Noord-Brabant (1993) geeft het provinciale kader voor de luchtvaart weer, zowel voor militaire als civiele luchtvaart. De provincie Noord-Brabant bereidt momenteel een nieuwe nota met betrekking tot luchtvaart voor.

3.4.4 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Het *Provinciaal Omgevingsplan Limburg* (POL) is een streekplan, milieubeleidsplan, waterhuishoudingsplan en verkeers- en vervoersplan in één. Ook de fysieke elementen van het economische en welzijnsbeleid zijn in dit plan geïntegreerd. Het hoofddoel van het plan is de totstandkoming van de kwaliteitsregio Limburg. Deze

regio stelt de kwaliteit van leven en leren, van wonen en werken centraal. Om invulling te geven aan een duurzame ontwikkeling van Limburg is een drietal kwaliteitsvraagstukken geformuleerd. Het gaat dan om natuur- en milieukwaliteit, economische kwaliteit en sociale- en culturele kwaliteit. Per regio is het beleid op een lager schaalniveau uitgewerkt.

Het deel van het luchtvaartterrein dat op Limburgs grondgebied ligt, maakt deel uit van de regio Peelland. Het kwaliteitsprofiel voor deze regio is 'dynamiek landelijk gebied'. Dat wil zeggen dat het gebied verder wordt ontwikkeld als een overwegend agrarisch georiënteerd gebied. Het stukje waar het luchtvaartterrein in ligt is een overwegend bos- en natuurgebied. De belangrijkste bedreiging hiervoor is de verdroging en de neerslag van ammoniak. Het gebied staat ook aangemerkt als verzuringsgevoelig gebied. Het beleid hiervoor is dat minimaal een standstill principe wordt gehanteerd voor peilbeheer, drainage en beregening. Daarnaast is het een infiltratiegebied. Het beleid voor het gebied is in ieder geval dat beperking van de infiltratiecapaciteit moet worden voorkomen en intensieve functies (zoals veehouderij) slechts onder bijzondere omstandigheden wordt toegestaan. Het POL gaat niet specifiek in op het luchtvaartterrein de Peel. Alleen Maastricht Aachen Airport is in een afzonderlijke paragraaf beschreven.

3.5 Gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan is, conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het belangrijkste beleidskader voor de ruimtelijke ordening op gemeentelijk niveau. Het bestemmingsplan geeft aan welke functies in het gebied liggen en welke regels daarvoor gelden. Het vormt onder meer het toetsingskader voor de aanvraag van bouwvergunningen. Het luchtvaartterrein De Peel en de bijbehorende geluidszonering inzake de Luchtvaartwet, ligt op het grondgebied van twee gemeenten, namelijk Venray en Gemert-Bakel. De gemeente Venray ontwikkelt op dit moment een nieuw bestemmingsplan buitengebied. Het voorontwerp lag eind 2001 ter inzage. De gemeente Gemert-Bakel heeft in 1999 een nieuw bestemmingsplan buitengebied vastgesteld. In het bestemmingsplan staat dat "...het gebied van de luchtmachtbasis en de omgeving bestaat uit drie grote boscomplexen van de Vredepeel, Meerselse Peel en Ballonzuil. In het bos van de Vredepeel en de Meerselse Peel zijn nog restanten van de vroegere heidevelden aanwezig. De bossen zijn in de huidige situatie waardevol door hun omvang, rust en grote aantal milieugradiënten. Het wensbeeld voor dit gebied is bescherming en ontwikkeling van de bestaande bos- en natuurgebieden. De luchtmachtbasis heeft als bestemming "militaire doeleinden" gekregen..." (gemeente Gemert-Bakel, 1999). Daarbij is een onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden waarin verschillende bebouwingsoppervlakken en bouwhoogten toegestaan zijn.

Een luchtvaartterrein geeft beperkingen aan het ruimtegebruik van de directe omgeving. In het verlengde van de start-/landingsbaan is een gebied gelegen waar restricties gelden voor de hoogte van objecten. In verband met de vliegveiligheid mogen bouwwerken, bomen, etc niet door het zogenaamde obstakel vrije vlak steken. De doorwerking van deze beperkingen vindt plaats door opname van de invliegfunnels in de diverse bestemmingsplannen.

3.6 Besluitvormingskader

Het besluitvormingskader wordt gevormd door de Luchtvaartwet. Om dit besluit zorgvuldig te kunnen nemen, wordt de m.e.r. procedure op basis van de Wet milieubeheer (Besluit milieueffectrapportage, 1994) gevolgd, zodat de milieu-effecten een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. De procedures en de onderlinge samenhang worden beschreven in hoofdstuk 9.

3.7 Genomen besluiten

Een aantal genomen besluiten is reeds genoemd in de paragrafen 1.1, 1.2, 2.1 en in de paragrafen 3.2 tot en met 3.5. De belangrijkste genoemde besluiten voor deze m.e.r. procedure zijn:

- de aanwijzing van het luchtvaartterrein De Peel als militair luchtvaartterrein (25-3-1960);
- de vaststelling van het Structuurschema Militaire Terreinen (1985);
- de vaststelling van de indicatieve 35 Ke-geluidszone (1985);
- de publicatie van het Structuurschema Militaire Terreinen 2, deel 1, Ontwerp PKB door de Staatssecretaris van Defensie, de Minister van VROM en de Staatssecretaris van LNV (december 2001).

3.8 Te nemen besluiten

De volgende besluiten dienen te worden genomen:

- Besluit tot wijziging van de aanwijzing tot militair luchtvaartterrein De Peel;
- Besluit tot vaststelling van de geluidszone van het militaire luchtvaartterrein De Peel.

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Het militaire luchtvaartterrein De Peel is een op basis van de Luchtvaartwet aangewezen luchtvaartterrein. Op basis van de Luchtvaartwet van 1979 omvat de aanwijzing één of meer geluidszones en geluidscontouren. Het luchtvaartterrein De Peel heeft geen permanente belegging met vliegtuigen; het kan gebruikt worden door vliegtuigen en kan onder bijzondere omstandigheden worden geactiveerd als (reserve)basis voor één squadron jachtvliegtuigen. De voorgenomen activiteit wordt daarom geformuleerd als het mogelijke gebruik van het luchtvaartterrein in normale omstandigheden en de militaire vliegtuigbewegingen die bij reactivering van de vliegbasisfunctie moeten kunnen worden uitgevoerd, zoals ook aangegeven in het SMT-2 (deel 1, ontwerp PKB). De voorgenomen activiteit beschrijft tevens de belegging en functie van de basis in vredestijd.

De alternatieven bestaan uit de wettelijk te beschrijven alternatieven: het nulalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Inrichtingsalternatieven zijn niet van toepassing. Indien mogelijk zullen in het MER varianten voor onderdelen van de voorgenomen activiteit worden meegenomen.

4.2 Voorgenomen activiteit

Baan
Het luchtvaartterrein De Peel beschikt over een verharde start- en landingsbaan van 3000 m lengte. Er zullen geen veranderingen optreden ten aanzien van de lengte van de startbaan.

Reservebasis voor jachtvliegtuigen
De voorgenomen activiteit voor het luchtvaartterrein De Peel bestaat uit het uitvoeren van de taken die zijn opgedragen door het Ministerie van Defensie en geaccordeerd door het Parlement. Deze taak staat weergegeven in het SMT en in het voornemen zoals neergelegd in deel 1 van het SMT-2 en de Defensienota. De voorgenomen activiteit komt overeen met dit voornemen. Daarin wordt aangegeven dat de basis is gedeactiveerd als vliegbasis, maar dat onder bijzondere omstandigheden het terrein als (reserve)basis voor één squadron jachtvliegtuigen kan worden geactiveerd. De Defensienota gaat er van uit dat de benodigde geluidszonering blijft gehandhaafd. Bij activering is De Peel de reservebasis voor jachtvliegtuigen. Onder normale omstandigheden wordt gebruik gemaakt van het luchtvaartterrein door bezoekende (militaire) binnenlandse en buitenlandse vastvleugelige vliegtuigen en helikopters die hier tevens voor een korte periode kunnen worden gestationeerd. Tevens kan het luchtvaartterrein worden benut voor het uitvoeren van oefennaderingen of voor oefeningen met de Groep Geleide Wapens (GGW). Als er geluidsruimte voorhanden is in een jaar, kan dit op verschillende wijzen worden benut, zolang de geluidszone niet wordt overschreden. Regulier gebruik van het luchtvaartterrein gaat uiteraard wel ten koste van de beschikbare geluidsruimte voor de reservefunctie. Indien op het luchtvaartterrein wordt gevlogen, zal dat gedurende de dagperiode en incidenteel gedurende de nacht zijn.

Groep Geleide Wapens
De Peel is in vredestijd de vestigingsplaats van de Groep Geleide Wapens. De Defensienota gaat er van uit dat de voorgenomen concentratie van de Groep Geleide Wapens op luchtvaartterrein De Peel gevolgen heeft voor de inrichting van de basis, maar niet voor de ligging of de omvang van het luchtvaartterrein. De vestiging heeft ook geen gevolgen voor de geluidszone voor startende en landende vliegtuigen ingevolge de Luchtvaartwet.

Samenvoeging grondgebonden luchtverdediging De Peel
De concentratie van alle luchtafweereenheden van de luchtmacht en de landmacht, zal verder gestalte krijgen. De Pantser Rups Tegen Luchtdoelen, antiluchtdoeltanks (PRTL) en de 40L70G luchtdoelartilleriestukken van de Koninklijke Landmacht zullen van de Prins Mauritskazerne in Ede naar De Peel worden verplaatst. Naar verwachting zal dit voor 2006 gereed zijn. De samenvoeging grondgebonden luchtverdediging wordt als autonomen ontwikkeling beschouwd.

Civiel medegebruik
Er vindt incidenteel civiel medegebruik plaats op De Peel. De zweefvliegclub beschikt over zweefvliegtuigen en drie motorzweefvliegtuigen. Zij gebruiken een klein deel van de graslanden (ca 3 ha) als zweefvliegveld. Een modelvliegclub maakt incidenteel gebruik van het luchtvaartterrein. Verder hebben een autohobbyclub, een motorhobbyclub en een jagersvereniging een onderkomen (de Hazenhut) op het terrein. Eén keer per jaar worden op verzoek klassementsproeven verricht onder auspiciën van de Ferrariclub Nederland. Hiervoor wordt separaat toestemming verleend.

Beheersmaatregelen
Op de graslanden wordt tweeledig beheer gevoerd. In de eerste plaats wordt een verschralingsbeheer toegepast. De graslanden worden niet bemest en het maaisel wordt afgevoerd. Ten tweede wordt een weidevogelbeheer gevoerd in de vorm van het hooghouden van het waterpeil in de graslanden. De sloten die het water afvoeren zijn van stuwen voorzien. Deze stuwen worden zoveel mogelijk op de hoogste stand gezet, om zoveel mogelijk water in het gebied vast te houden. Tevens wordt het gras pas laat in het seizoen gemaaid, met uitzondering van een kleine strook ten behoeve van de zweefvliegtuigen.

Bij de aanleg van de infrastructuur door de Koninklijke luchtmacht zijn de ecologisch meest waardevolle delen zoveel mogelijk ontzien en gespaard. De minder waardevolle delen zijn gebruikt voor de aanleg van de verhardingen. In het overige gebied heeft grootschalige natuurontwikkeling plaatsgevonden door het afgraven van de voedselrijke teeltlaag. Daarnaast werden plaatselijk enkele poelen aangelegd met een voedselarm en zuur karakter.

De (naald)bossen zijn uitgedund om meer licht op de bodem te krijgen en de groei van inheemse soorten te stimuleren. De heide en peelrestanten worden gemaaid of geplagd en de resten worden afgevoerd. Tot slot worden de oevers van het defensiekanaal drie keer per jaar gemaaid. Twee keer per jaar wordt ook de bodem geschoond. Het maaisel wordt afgevoerd.

4.3 Alternatieven

4.3.1 Nulalternatief

Het nulalternatief is de situatie waarbij de voorgenomen activiteit, noch één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Van belang zijn dan de bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen (niet aan luchtvaartterrein en de voorgenomen activiteit gebonden ontwikkelingen). Het nulalternatief wordt gedefinieerd als de situatie, zoals beschreven in het SMT-1, waarbij de samenvoeging grondgebonden luchtverdediging als belangrijkste autonome ontwikkeling wordt meegenomen. De samenvoeging houdt onder andere in dat er meer lokaal verkeer zal plaatsvinden en dat er onderkomens zullen worden gebouwd waarvoor bos zal worden gekapt.

4.3.2 Militair gebruik

Het SMT-2 en de Defensienota geven geen aanleiding tot het formuleren van alternatieven voor de functie of belegging van De Peel. Dit geldt ook voor het onderscheiden van varianten. Indien in de loop van de procedure realistische varianten naar voren komen -bijvoorbeeld een andere vlootmix-, zullen deze worden beschouwd in het MER.

4.3.3 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Het MMA bestaat uit een combinatie van alternatieven/varianten waarbij de minste emissies en effecten optreden. In principe wordt uitgegaan van de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor de bescherming en verbetering van het milieu. Het MMA kan samengesteld worden als de effecten van de andere alternatieven bekend zijn.

5 BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen. Deze beschrijving vormt het referentiekader waaraan effecten van de genoemde alternatieven gerelateerd worden. Daarbij komen verschillende elementen aan de orde. Paragraaf twee geeft een beschrijving van het terrein. Paragraaf drie gaat in op de geluidssituatie, terwijl paragraaf vier ingaat op externe veiligheid van het luchtvaartterrein. Paragraaf vijf heeft betrekking op de luchtkwaliteit en paragraaf zes kijkt naar de bodem en de waterhuishouding op en rondom het terrein. Paragraaf zeven en acht gaan respectievelijk in op het landschap en de ecologie.

5.2 Terreinbeschrijving

Het complex van luchtvaartterrein GGW De Peel ligt aan de Midden-Peelweg tussen de dorpen Vredepeel, Ysselsteyn, Bakel en Milheeze. Het terrein van circa 550 ha ligt gedeeltelijk in de provincie Limburg (400 ha) en gedeeltelijk in de provincie Noord-Brabant (150 ha). In de omgeving van het terrein liggen enkele kleine peelrestanten zoals de Bult en de Heidsche Peel. Aangrenzend aan het terrein liggen grote boscomplexen als de Stippelberg en de Testrikse bossen. Het terrein wordt onder andere doorsneden door het Defensie- of Peelkanaal. Naast de start- en landingsbaan (3000 meter lengte), met bijbehorende hangars, rolbanen en gebouwen, is op het terrein een onderkomen van de jagersvereniging (de Hazenhut) gevestigd. Een groot deel van het terrein is niet bebost, vanwege de functie als militair luchtvaartterrein. Dit zuidelijke terrein bestaat uit graslanden die geen agrarische functie vervullen. De nieuwe functie van het terrein betreft de vestiging van de Groep Geleide Wapens. Aan de zuidkant van het terrein is daarom een aantal gebouwen en verhardingen aangelegd. Het noordelijke deel van het gebied bestaat uit naaldbos. In dit gedeelte bevindt zich de meeste bebouwing. Het gaat dan om shelter area's, diverse verblijven en loodsen, een munitie-opslagdepot, de kantine en de sporthal.

Figuur 5.1: Ligging luchtvaartterrein De Peel

(Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, Wolters Noordhof, Groningen, tweede editie, 1997)

5.3 Geluid

Op grond van de Luchtvaartwet wordt voor militaire en civiele luchtvaartterreinen een geluidszone vastgesteld. Deze geluidszone is de weergave van de geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door startende en landende luchtvaartuigen. De geluidszone wordt uitgedrukt in zogenaamde Kosteneenheden (zie ook onderstaande alinea). De vastgestelde geluidszone dient in streek- en bestemmingsplannen te worden opgenomen. De geluidszonering dient enerzijds de geluidsbelasting aan een maximum te binden en anderzijds te voorkomen dat nieuwe geluidsgevoelige bebouwing te dicht bij het luchtvaartterrein komt. Daarnaast worden bestaande woningen en andere gebouwen met een geluidsgevoelige bestemming in beschouwing genomen voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen binnen de 40 respectievelijk 35 Kosteneenheden contour (zie voor de ligging van de indicatieve geluidscontour figuur 5.2).

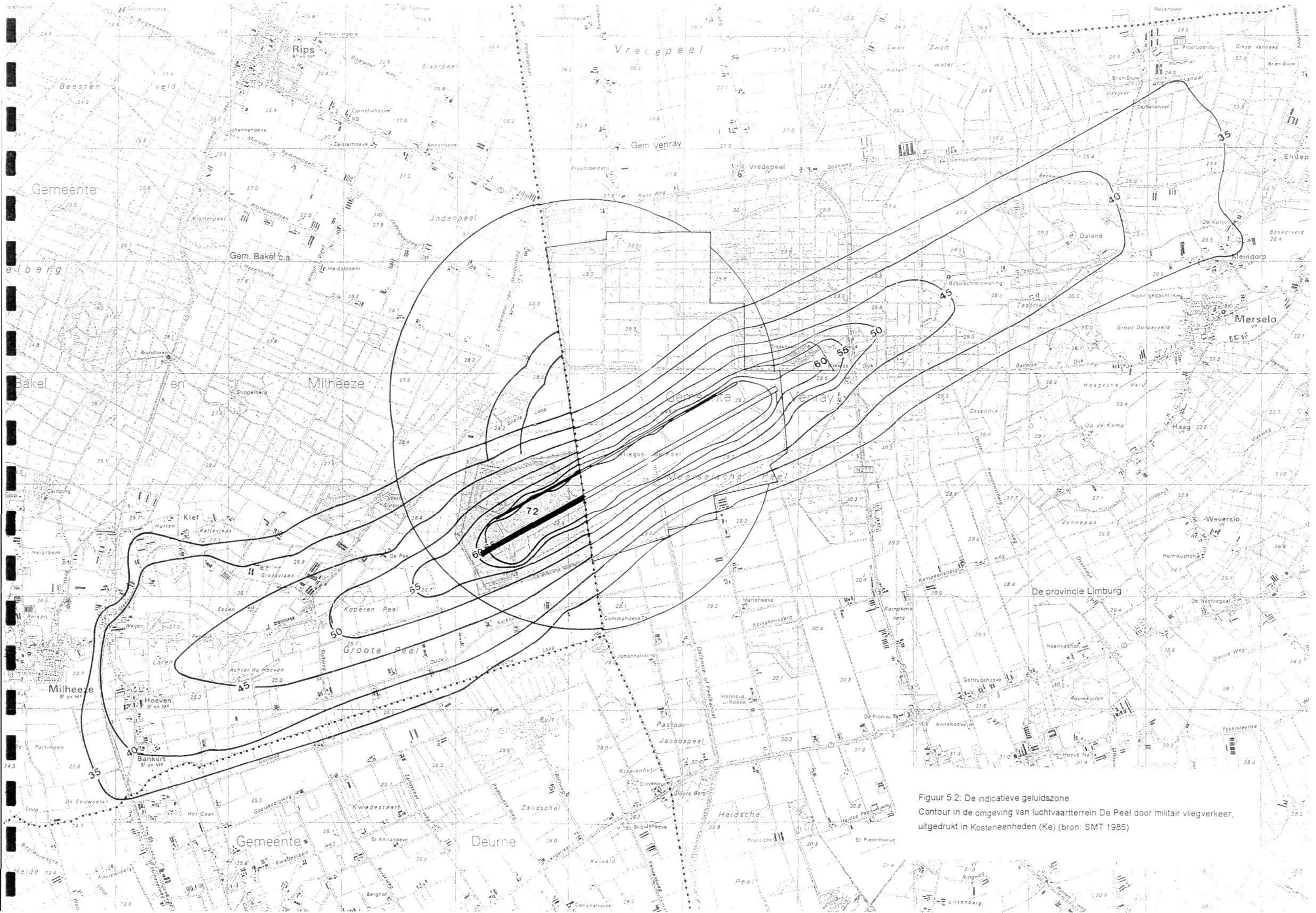
De Luchtvaartwet kent drie beoordelingsmaten voor de geluidsbelasting:

- De beoordelingsmaat in Kosteneenheden (Ke) voor de grote luchtvaart. De Ke is van toepassing op alle vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg maar zwaarder zijn dan 390 kg. Met de wijziging van de Luchtvaartwet van 1994 is de eenheid Ke tevens van toepassing op laatstgenoemde categorie vliegtuigen als die gebruikmaken van dezelfde aan- en uitvliegroutes dan wel dezelfde vliegpatronen als "grote" luchtvaart.
- De beoordelingsmaat in de eenheid bkl voor de kleine luchtvaart.
- De beoordelingsmaat B_{nacht} in dB(A, L_{Aeq}) voor structureel uitgevoerde nachtelijke vliegtuigbewegingen

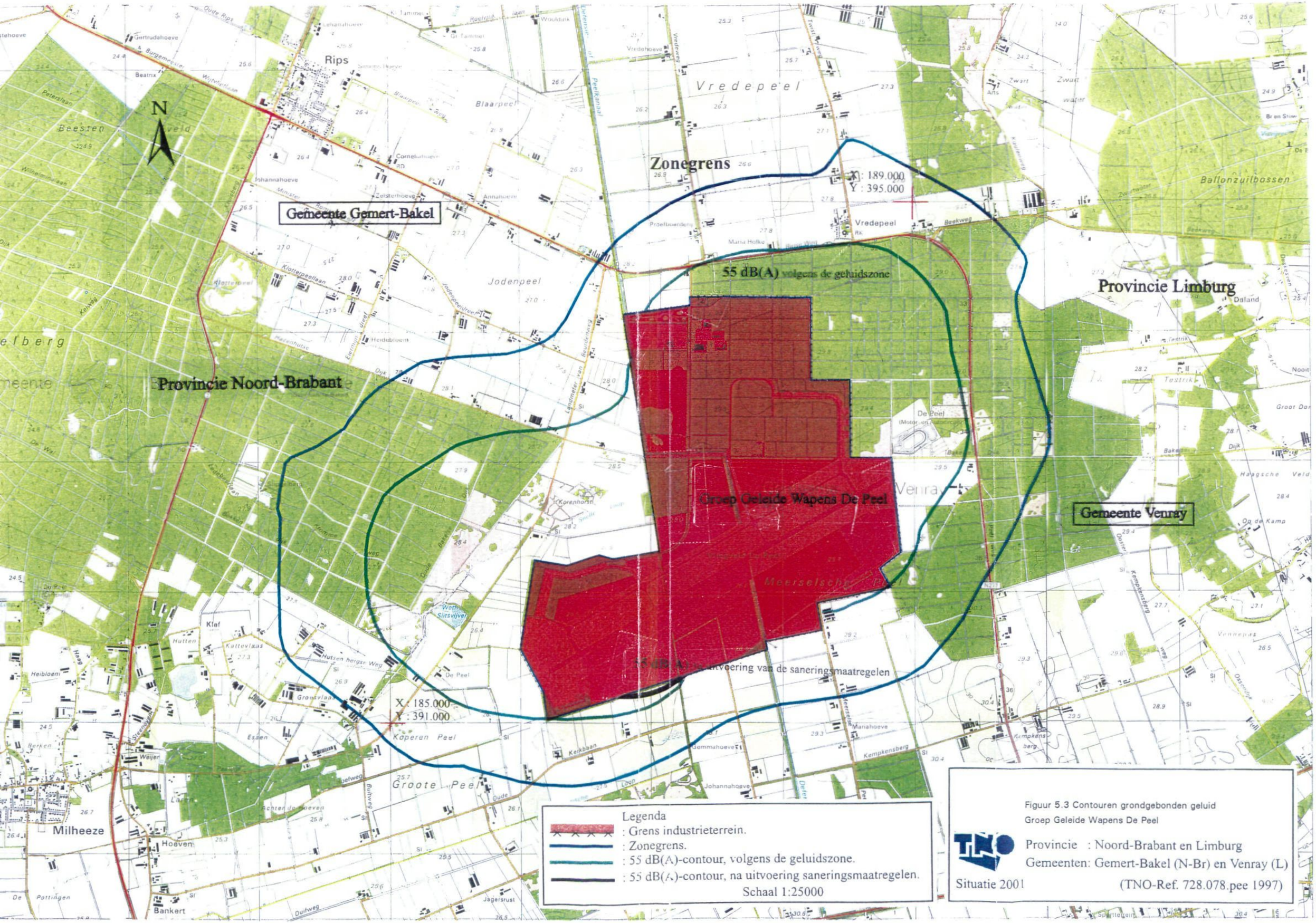
Ruimtelijke consequenties
De ruimtelijke consequenties van de vastgestelde geluidszones ingevolge de Luchtvaartwet, zijn aangegeven in de aanwijzingsbesluiten van de Minister van VROM. Deze besluiten zijn gelijktijdig genomen met de zonevaststellingsbesluiten van de Staatssecretaris van Defensie en mede gebaseerd op het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart (BGGL). Voor de ruimtelijke consequenties van de indicatieve geluidszones is het BGGL van overeenkomstige toepassing. De aanwijzing moet zekerstellen dat gemeenten de geluidszones opnemen in bestemmingsplannen.

Civiel medegebruik
Op de Peel vindt op incidentele basis civiel medegebruik plaats, onder meer door een zweefvliegclub. Deze zweefvliegclub heeft naast haar zweefvliegtuigen ook drie motorzweefvliegtuigen. Vanwege het incidentele karakter, behoeft dit niet te worden meegenomen in de vaststelling van de geluidszone.

Grondgebonden geluid
Het luchtvaartterrein beschikt over een vergunning op grond van de Wet Milieubeheer/ Wet Geluidhinder. De zone is opgenomen in figuur 5.3. De belangrijkste bronnen van het grondgebonden geluid zijn verkeer, generatoren en elektrische apparatuur zoals luchtverversingseenheden en klimatiseringsinstallaties. De beschikking voor de geluidszone grondgebonden geluid dateert van 3 december 1998.



Figuur 5.2: De indicatieve geluidszone.
Contour in de omgeving van luchtvaartterrein De Peel door militair vliegverkeer, uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) (bron: SMT 1985)


N
Rips
Blaarpeel
Vredepeel
Zonegrens
X : 189.000
Y : 395.000
Gemeente Gemert-Bakel
Jodenpeel
55 dB(A) volgens de geluidszone
Provincie Limburg
Provincie Noord-Brabant
Groep Geleide Wapens De Peel
Gemeente Venray
55 dB(A) na uitvoering van de saneringsmaatregelen
X : 185.000
Y : 391.000
Kaperen Peel
Groote Peel
Milheeze
Hoeven
Bankert
Legenda
: Grens industrieterrein.
: Zonegrens.
: 55 dB(A)-contour, volgens de geluidszone.
: 55 dB(A)-contour, na uitvoering saneringsmaatregelen.
Schaal 1:25000
Figuur 5.3 Contouren grondgebonden geluid
Groep Geleide Wapens De Peel
Provincie : Noord-Brabant en Limburg
Gemeenten: Gemert-Bakel (N-Br) en Venray (L)
Situatie 2001
(TNO-Ref. 728.078.pee 1997)

5.4 Externe veiligheid

Er bestaan twee maten die algemeen gebruikt worden voor het kwantificeren van risico, namelijk het individueel risico en het groepsrisico. Het individueel risico geeft de kans weer dat een denkbeeldig persoon die een heel jaar op een bepaalde locatie buiten het luchtvaartterrein verblijft, komt te overlijden als een direct gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig. Het individueel risico is een maat voor de veiligheid op een bepaalde locatie. Het groepsrisico geeft de kans dat over een jaar genomen een groep van tenminste een gegeven aantal personen komt te overlijden als direct gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig. Anders dan bij het individueel risico speelt de werkelijke spreiding van de bevolking rond het luchtvaartterrein bij het groepsrisico wel een rol.

Voor de beoordeling van externe veiligheid rond luchtvaartterreinen door startende en landende vliegtuigen is in Nederland in de afgelopen jaren veel onderzoek gedaan. Door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) is een methodiek ontwikkeld waarmee risiconiveaus rondom Schiphol kunnen worden berekend. Het Ministerie van Defensie onderzoekt momenteel of de methodiek ook kan worden toegepast of bruikbaar gemaakt kan worden voor de militaire luchtvaart. Dit onderzoek moet in het voorjaar van 2002 gereed zijn. In eerste instantie richt dit onderzoek zich op de externe veiligheidsaspecten van jachtvliegtuigen. Zo mogelijk zal later het onderzoek worden uitgebreid naar helikopters en andere categorieën militaire vliegtuigen.

Op voorwaarde dat het mogelijk is externe veiligheid aan te geven voor militaire luchtvaartterreinen zal dit worden betrokken bij deel 3 van het SMT-2. Daarbij zullen zo mogelijk externe veiligheidscontouren als indicatieve zones worden weergegeven. In het nieuwe beleid voor kleine en regionale luchthavens zal ook de externe veiligheid worden aangegeven van het civiele medegebruik van militaire luchtvaartterreinen. Indien het mogelijk is om voor de militaire vliegtuigbewegingen de externe veiligheid aan te geven, zal dit worden gecombineerd met de veiligheidscomponent van het eventuele burgermedegebruik van die luchtvaartterreinen (SMT-2, ontwerp PKB deel 1, 2001). Voor de Peel is dit niet aan de orde, omdat er geen structureel civiel medegebruik plaatsvindt.

5.5 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf wordt de bestaande toestand van de luchtkwaliteit weergegeven. De kwaliteit van de lucht wordt bepaald door stoffen die in de lucht voorkomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om stikstofdioxide, fijne stofdeeltjes en zwaveldioxide. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beschikt over een landelijke meetnet luchtkwaliteit. Op verschillende plaatsen in Nederland wordt de concentratie van verschillende stoffen in de lucht gemeten. Daaruit wordt een gemiddelde concentratie in Nederland bepaald. Ook worden gegevens per meetstation verzameld. Voor de luchtkwaliteit op luchtvaartterrein De Peel worden de gegevens van het dichtstbijzijnde meetstation en het Nederlandse gemiddelde weergegeven (zie tabel 5.4). Het dichtstbijzijnde meetstation voor De Peel is nummer 131: Vredepeel-Vredeweg. Tevens wordt in de tabel de grenswaarde aangegeven zoals

die in Nederland en in de Europese Unie is toegestaan. Uit de tabel blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van meet station 131 voldoet aan de grenswaarde in Nederland en de EU.

Tabel 5.2: Achtergrondconcentraties luchtkwaliteit omgeving luchtvaartterrein De Peel. Jaaroverzicht 1999 (RIVM, 1999)

Stof	Waarde meetstation 131	Gemiddelde waarde in NL	Grenswaarde NL	Grenswaarde EU
SO_2 (microgr/m^3)	3 (dag)	6 (jaar)	500 (dag), 830 (uur)	100-150 (dag), 40-60 (jaar)
NO_2 (microgr/m^3)	24	25 (jaar)		
CO (mg/m^3)	--	340 (jaar)		
PM10 (fijn stof) (microgram/m^3)	35	41(jaar)	140 (dag), 40 (jaar)	
O_3 (microgram/m^3)	--		240 (uur),	120 (streef), 180 (drempel), 360 (alarmeren)
Zwarte rook (micorgram/ m^3)	9			

5.6 Bodem en water

5.6.1 Geologie

Het luchtvaartterrein De Peel ligt in het gebied dat getypeerd wordt als de Peelhorst. Dit gebied is ontstaan door een kantelende beweging van de aardkorst, waardoor breuken zijn ontstaan die zuidoost-noordwest gericht zijn. De Peellandbreuk vormt de scheiding tussen de hoger gelegen Peelhorst en de lager gelegen Centrale Slenk. Aan de oostkant wordt de Peelhorst begrensd door de Tegelenbreuk en het Slenk van Venlo. Aan het eind van de ijstijden bestond de bovenlaag in het peelgebied uit geel, leemhoudend zand. Dit lag op een ondergrond van grind, zand en klei, dat tijdens de ijstijden was aangevoerd door de Maas en de Rijn. Het stuiven van het zand zorgde voor reliëf in de vorm van laagtes en zandruggen. De laagtes vulden zich met water en kon veenvorming ontstaan. Na verloop van tijd was het hele peelgebied met een dikke hoogveenlaag bedekt. De ontginning van de Peel zorgde ervoor dat het hoogveen werd afgegraven. De oude bodem van dekzand kwam hierdoor weer aan de oppervlakte. Op een aantal plaatsen is de veenlaag nog terug te vinden. De bodem is te karakteriseren als Veldpodzol die bestaat uit leemarm en zwak lemig fijn zand.

5.6.2 Water

De Peelhorst kent, voor zover bekend, slechts één watervoerend pakket. Dit pakket wordt aan de bovenzijde begrensd door een slecht doorlatende deklaag. Eronder ligt ook een slecht doorlatende deklaag. Er is geen duidelijke hydrologische scheiding aanwezig tussen het freatische grondwater en diep grondwater. Dit leidt plaatselijk tot het optreden van kwel (Wijstverschijnselen), onder andere in de beekdalen van Loobeek, Oostrumse beek, Lollebeek, Heidse Peel en Vredepeel.

De hoofdafwatering in het gebied wordt gevormd door drie beken die allen uitmonden in de Maas. Dat zijn de Loobeek, de Oostrumse beek en de Lollebeek. Deze beken hebben ook een drainerende werking. Kleinere beken in het gebied zijn de Boddebroekerloop en de Lactariabeek. Gegraven waterlopen zijn het Afleidingskanaal, het Peelkanaal en de Grenssloot. Het Peelkanaal loopt noord zuid over het luchtvaartterrein. Bij droogte in de zomer wordt via dit Peelkanaal water aangevoerd naar de Vredepeel en gebieden bovenstrooms van de Loobeek, Oostrumse beek en de Lollebeek. Dit gebiedsvreemde water is primair bedoeld voor peilbeheer (gemeente Venray, 2001).

Het grondwater wordt uitsluitend gevoed door neerslag. Er is geen ondergrondse toestroming van elders te verwachten, waardoor onttrekking kan leiden tot een verlaging van de freatische grondwaterspiegel. De grondwatertrappen zijn laag, het grootste deel van het terrein heeft een grondwatertrap 6 tot 7 (gemiddeld hoogste grondwaterstand: 40 tot 80 cm onder het maaiveld). Door het afgraven van delen van het luchtvaartterrein is de gemiddelde grondwaterstand gedaald (grondwatertrap 3: gemiddeld hoogste grondwaterstand is kleiner dan 40 cm onder maaiveld) (IKC Natuurbeheer, 1997).

5.7 Landschap

Deze paragraaf beschrijft de kenmerken van het landschap op en rondom het luchtvaartterrein. Het eerste belangrijke punt is de hoogteligging van het terrein. Het luchtvaartterrein De Peel is gelegen op de Peelhorst. Een horst is een min of meer door evenwijdige breuken begrensde strook die als gevolg van verschuivingen in de aardkorst gerezen is. Het gebied ligt dus hoger als gevolg van die breuk in de aardkorst. Een zijtak van de Peelrandbreuk veroorzaakt in het nabijgelegen bosgebied de Stippelberg wijstverschijnselen aan de hoge kant van de breuk.

Halverwege de 18e eeuw is men begonnen met het ontginnen van de woeste gronden ten behoeve van de land- en bosbouw. Eerst werden de woeste gronden in de directe nabijheid van de oude bouwlanden ontgonnen. Pas later kwamen de woeste gronden in het Peelgebied aan de beurt. Het luchtvaartterrein en de omgeving zijn gelegen in dit jonge heide-ontginningslandschap. Deze ontginningen zijn grootschaliger dan de oudere ontginningen. Het landschap kent een rationele verkaveling. Dit kenmerkt zich door rechte lijnen. Ten behoeve van deze ontginningen en om militaire redenen werden waterlossingen gegraven. Dat zijn het Afleidingskanaal en het Defensie- of Peelkanaal.

Het Peel- of Defensiekanaal is onderdeel van een militaire stelling: de Peel- of Raamstelling. Het kanaal dient twee doelen. In de eerste plaats werd het kanaal gebruikt voor afwatering van het gebied. Ten tweede was het een militair verdedigingswerk. Deze stelling werd vlak voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd ter bescherming tegen de Duitsers. Het kanaal is ongeveer 40 kilometer lang. Met de aarde die uit het kanaal ofwel de anti-tankgracht afkomstig was, werd een aarden wal opgericht van ongeveer 2 meter hoog. Om de 200 á 300 meter werd een lichte S-Kazemat gebouwd. Aan de oostkant moest het land lager liggen om inundaties te kunnen uitvoeren. Ook moest een vrij schootsveld van tenminste 1200 meter worden gehandhaafd. De ontginningsboerderijen liggen net buiten het schootsveld, parallel

aan de linie (gemeente Venray, 2001). Stuwen moesten voor voldoende water in het kanaal zorgen. Het landschap kan getypeerd worden als militair landschap. Het is het resultaat van de gevoerde defensiepolitiek en de regionaal-geografische gesteldheid. Kenmerk van een militair landschap is dat de militaire elementen verweven zijn met de functies van het bestaande landschap. Hierdoor is de militaire functie niet altijd even herkenbaar in het landschap aanwezig. De stelling is nagenoeg nog compleet en vormt een gemeentelijk monument en is voorgedragen als rijksmonument (gemeente Venray, 2001, p.15).

Ten noorden van het luchtvaartterrein ligt het bosgebied De Stippelberg. Dit is een onderdeel van de heideontginningen. De bebossing stamt uit de periode 1894-1935. De bebossing ging gepaard met de aanleg van een groot aantal ontwateringssloten. Ten zuiden van het terrein ligt nog een natuurgebied, De Bult genaamd.

Omdat het landschap een zeer recente ontginningshistorie kent, is het luchtvaartterrein gelegen in een gebied dat op de Cultuurhistorische Waardenkaart van Noord-Brabant (CHW) de basiskwaliteit heeft gekregen: een gebied waarin cultuurhistorische waarden niet van belang zijn voor de ruimtelijke verschijningsvorm. Een uitzondering hierop vormt de Stippelberg. Dit gebied is gelegen binnen gebied met Topkwaliteit op de Cultuurhistorische Waardenkaart. Aan het gebied 'De Bult' (nog niet ontgonnen), is de categorie "middenkwaliteit" toegekend. Grenzend aan de noordzijde van het luchtvaartterrein is een gebied met sporen van bewoning uit het laat Paleolithicum en Mesolithicum aanwezig. (Objectnummer 2960). Het gebied is van hoge archeologische waarde (CHW/AMK).

5.8 Ecologie

Het luchtvaartterrein ligt in het voormalige Peelgebied. In de 19e eeuw is het grootste deel van dit gebied ontgonnen. Slechts enkele stukjes van het Peelgebied zijn overgebleven. Rond de basis liggen enkele van deze stukjes. Deze zijn dan ook van grote natuurwetenschappelijke waarde. Zij herbergen zeldzame planten en dieren. Het dient als toevluchtsoord voor veel soorten die niet kunnen overleven in het grootschalige en intensief gebruikte agrarische gebied. In het MER zullen de locaties alle gebieden met een status, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Ecologische Hoofdstructuur en de Stiltegebieden in de omgeving van het luchtvaartterrein in kaart worden gebracht. Op het luchtvaartterrein zelf is geen sprake van één van deze gebieden. In de omgeving van het luchtvaartterrein is onder meer sprake van een EHS-gebied.

Het grote bosgebied de Stippelberg ten noordwesten van de basis, is voor een groot deel in handen van Natuurmonumenten. Het bos kent overwegend naaldbos, met soorten als Grove den, Lariks, Douglas en Fijnspar, met daaronder spontane opslag van inheemse loofhoutsoorten. Het eenvormige uitgestrekte bosgebied kent relatief weinig afwisseling.

Ten zuiden van het luchtvaartterrein ligt natuurgebied De Bult, een natuurkerngebied voor amfibieën, reptielen, en vogels. Dit gebied valt onder de werking van de Natuurbeschermingswet. Een deel van het gebied omvat vochtige heide. Ook de provincie onderkent de waarde van dit gebied als natuurparel. Het gebied is tevens aangewezen als stiltegebied. De verrijking van de bodem met voedingsstoffen is hier

nog niet ver doorgedrongen. In het gebied groeien naast de dopheide, ook ronde en kleine zonnedauw, bruine snavelbies, witte snavelbies en kruipwilg.

Tevens is op het luchtvaartterrein als gevolg van natuurvriendelijk beheer vochtige graslandvegetatie te vinden. Het gebied is geschikt als leefgebied voor de gele kwikstaart, grutto, wulp, scholekster en kievit (gemeente Venray, 2001). Daarnaast is net ten zuidoosten van de luchtmachtbasis een aantal kleine vennen te vinden waar een kleine populatie vinpootsalamanders voorkomt. Bijzondere plantensoorten die op het terrein voorkomen zijn de Bleekgele droogbloem (komt voor langs wegranden), de Bruine Snavelbies (komt voor in natte open zandgrond die 's winters onder water staat), Echt duizendguldenkruid (komt voor in de berm langs de rolbanen), Klein warkruid (komt voor op verscheidene plaatsen in de heidevegetatie), Moeraswolfsklauw (komt voor ten noorden van de start en landingsbaan) en Riempjes mos (komt voor in een beschaduwde rand van een drooggevallen greppel). Op het luchtvaartterrein werden geen (zoog)dieren van de Rode Lijst waargenomen. Wel zijn enkele soorten waargenomen die minder algemeen zijn of slechts lokaal in Nederland voorkomen. Het gaat bijvoorbeeld om libellen als de Weidebeekjuffer, de Zwervende pantserjuffer, de Tengere grasjuffer en de zwervende heidelibel. Twee soorten dagvlinders die op de Rode Lijst staan komen op het luchtvaartterrein voor. Het gaat om de Heivlinder en het Heideblauwtje. Vijf soorten broedvogels van de Rode Lijst. Het gaat om de Grutto, de Groene Specht, de Patrijs, de Roodborsttapuit, de Grauwe Klauwier, de Geelgors en de IJsvogel.

Ter ondersteuning van het milieu is op het luchtvaartterrein een aantal maatregelen genomen om natuurontwikkeling op het terrein te stimuleren. Gestreefd wordt naar vergroting van de biodiversiteit en verfraaiing van het landschap (zie ook paragraaf 4.2). Voorbeelden van maatregelen zijn:

- Vergraste heide is geplagd en heide wordt teruggebracht;
- Waterstand in sloten wordt op peil gehouden, waardoor verdroging bestreden wordt;
- Uitkomst vogel- en vlindertellingen worden gehouden;
- Inrichten van overwinteringsplaatsen voor vleermuizen.

6 GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke effecten worden verwacht en op welke wijze deze effecten worden bepaald. Het MER zal zich vooral richten op de aspecten geluid, externe veiligheid (indien mogelijk kwantitatief) en luchtkwaliteit. De overige aspecten zijn van relatief minder belang en zullen daarom minder uitgebreid worden beschreven. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van mogelijke effecten. Voor het aspect lucht is het studiegebied ongeveer 10 bij 10 km. Voor externe veiligheid is het studiegebied ongeveer 30 bij 30 km.

6.2 Geluid

Het besluit over de aanwijzing en geluidszonering wordt genomen op basis van de Luchtvaartwet. Voor militaire luchtvaartterreinen is, conform het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl), de Kosteneenheid de voorgeschreven beoordelingsmaat voor geluidsbelasting veroorzaakt door startende en landende vliegtuigen. Het Berekeningsvoorschrift : "Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden" is maatgevend. Een geluidszone in bkl, op basis van het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl), wordt niet vastgesteld als deze is gelegen binnen de 35 Ke geluidszone. In het MER zullen kaarten worden weergegeven met daarop de 20 en de 35 Ke contour voor het vliegverkeer. Verder wordt ook de geluidsbelasting aangegeven van overige geluidsbronnen voor het grondgebonden geluid.

6.3 Externe veiligheid

Voor de militaire vliegtuigbewegingen ontbreken vooralsnog voldoende statistische betrouwbare gegevens en een methodiek voor het uitvoeren van een risicoanalyse voor het berekenen van Individueel risico-contouren. In het MER zal voor deze vliegtuigbewegingen worden volstaan met een kwalitatieve beschouwing.
Indien blijkt dat ten tijde van het opstellen van het MER voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar komen over militair vliegverkeer, zal alsnog een kwantitatieve risicoanalyse worden uitgevoerd voor militaire vliegtuigbewegingen.

6.4 Luchtkwaliteit

Het MER zal een overzicht bevatten van de te verwachten emissies in het studiegebied ten gevolge van het vliegverkeer en ten gevolge van het wegverkeer voor zover toe te rekenen aan het luchtvaartterrein. Het gaat hierbij om NO_2, SO_2, CO_2, CO, fijn stof en vluchtige organische verbindingen. Op basis van deze emissies wordt de invloed van de aanwezigheid van het luchtvaartterrein op de lokale luchtkwaliteit bepaald (imissie) ten opzichte van de heersende achtergrondniveaus.

6.5 Bodem en water

Onder normale bedrijfsomstandigheden vinden geen directe lozingen naar oppervlaktewater plaats. Bedrijfsafvalwater wordt geloosd op het riool. Schoon

hemelwater wordt afgevoerd via sloten. Effecten op oppervlaktewater worden derhalve niet verwacht.

6.6 Landschap

De voorgenomen activiteit heeft geen invloed op het landschap, omdat er geen ingrepen plaatsvinden in de vorm van nieuwe bebouwing, wegen of wijzigingen van functies van terreinen. De belangrijkste effecten treden op vanwege de bouw van onderkomens waarvoor bos zal worden gekapt. Dit geeft alleen op lokaal niveau een effect.

6.7 Ecologie

Bovenstaande geldt in belangrijke mate ook voor het aspect ecologie. Het MER maakt een inschatting van de effecten van de mogelijke verschillen in optredende geluidsbelasting. Verder beschrijven we de effecten van de voorgenomen maatregelen op het gebied van het beheer van het terrein.

6.8 Verkeer en vervoer

Het MER zal een overzicht bevatten van de huidige situatie van verkeer en vervoer en de autonome ontwikkelingen (toename verkeer vanwege samenvoeging grondgebonden luchtverdediging) die worden voorzien. Voor de alternatieven zullen op basis van de verwachte verkeersintensiteiten de gevolgen voor de geluidsbelasting en de emissies naar de lucht worden bepaald.

6.9 Aanpak en diepgang van het effectonderzoek

In voorgaande paragrafen is globaal aangegeven welke effecten worden verwacht en op welke wijze deze effecten zullen worden onderzocht. De aanpak en diepgang van de effectbepaling verschilt per milieuaspect. In tabel 6.1 is dit aangegeven.

Tabel 6.1:Aanpak en diepgang van het milieu-effectonderzoek per aspect

Aspect	Aanpak	Diepgang
Geluid	Kwantitatief	+++
Externe veiligheid	kwalitatief	+
Lucht	Kwantitatief	++
Bodem en grondwater	Kwalitatief	+
Oppervlaktewater	Kwalitatief	+
Landschap	Kwalitatief	+
Ecologie	Kwalitatief	+
Verkeer en vervoer	Kwantitatief	+

\+ = het onderzoek naar de effecten is globaal en op hoofdlijnen

\+++ = het onderzoek naar de effecten is specifiek en gedetailleerd

7 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

7.1 Vergelijking en beoordeling van de alternatieven

In het MER worden de alternatieven en varianten onderling vergeleken met als doel inzicht te verkrijgen in de verschillen in effecten. De vergelijking vindt zowel kwantitatief als kwalitatief plaats. Bij de vergelijking wordt tevens aandacht besteed aan de doelmatigheid van een alternatief en de doelstellingen en grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

7.2 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief bestaat uit een combinatie van alternatieven/varianten waarbij de minste emissies en effecten optreden. In principe wordt uitgegaan van de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor de bescherming en verbetering van het milieu.

7.3 Toetsing aan het beleidskader

De alternatieven en varianten worden onderling getoetst aan het beleidskader. Dit betreft in eerste instantie het landelijk beleid. Toetsing aan het provinciaal en het gemeentelijk beleid vindt eveneens plaats.

8 OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

Het MER zal tevens aandacht besteden aan de hierna genoemde onderwerpen.

Leemten in kennis en informatie
In het MER wordt een overzicht gegeven van ontbrekende informatie over onder andere relevante milieuaspecten, voorspellingsmethoden en gevolgen voor het milieu. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de verdere besluitvorming.

Aanzet tot een monitoringprogramma
Bij de besluitvorming zal worden aangegeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal moeten worden. Dit onderzoek heeft tot doel om enerzijds de voorspelde effecten te vergelijken met daadwerkelijk optredende effecten en anderzijds te beoordelen in hoeverre de destijds geconstateerde leemten in kennis en informatie zijn ingevuld. Het MER zal een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma bevatten.

Samenvatting
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.

9 PROCEDURELE ASPECTEN

9.1 Algemeen

De m.e.r. procedure vormt een onderdeel van de besluitvorming inzake de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet procedure. Het doel van de m.e.r. procedure is om de milieubelangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De milieu-informatie wordt opgenomen in het MER, het milieu-effectrapport.

De belangrijkste rollen in de m.e.r. procedure zijn:

Initiatiefnemer,
Dit is degene die een verzoek tot een besluit indient, in dit geval de Koninklijke Luchtmacht.

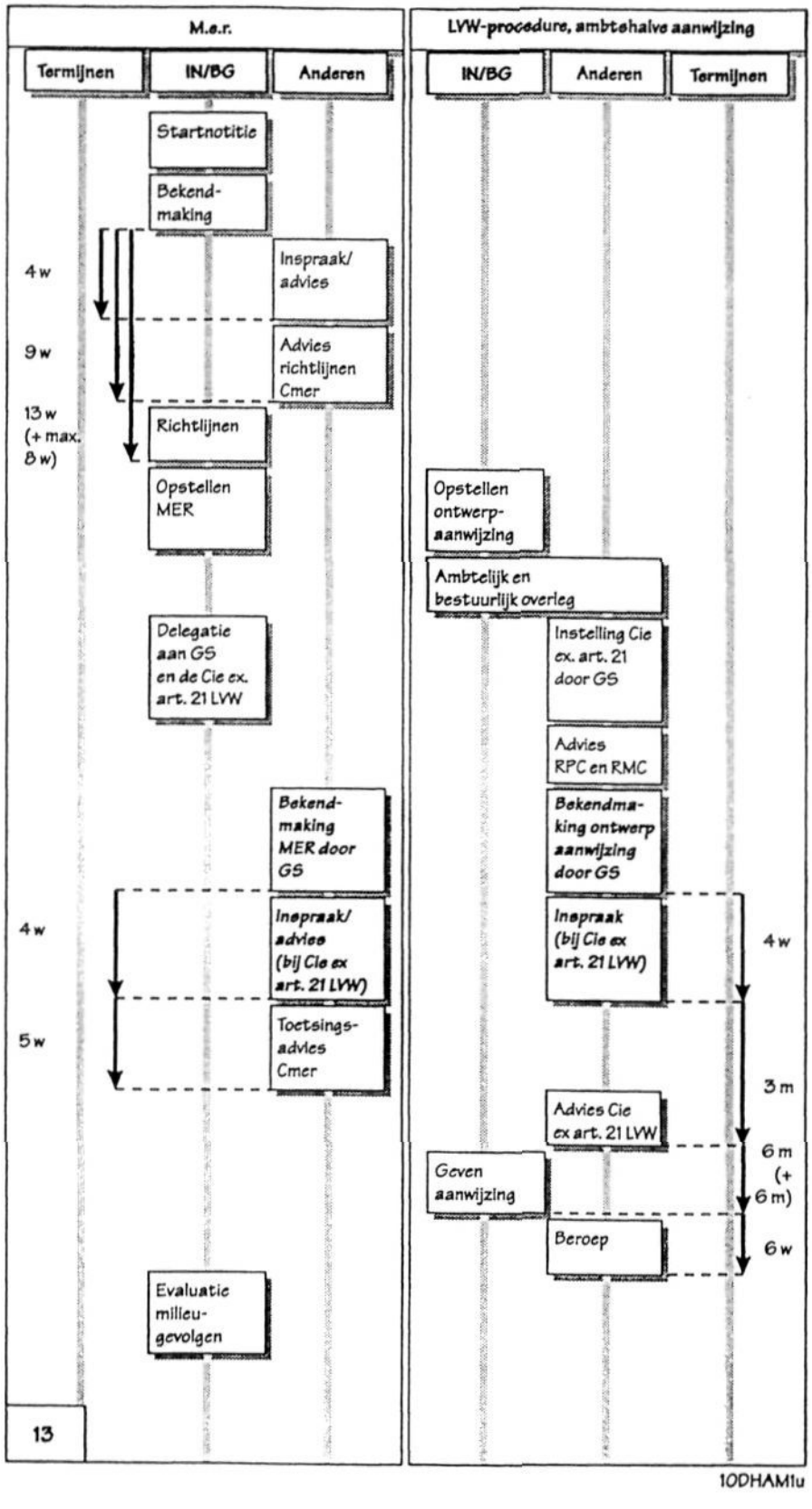
Bevoegd gezag,
De overheidinstantie(s) die het besluit(en) moet(en) nemen, in dit geval de Staatssecretaris van Defensie in overstemming met de Minister van VROM.

Wettelijke adviseurs,
De aangewezen overheidsinstanties die adviezen geven aan het bevoegd gezag over de richtlijnen en de inhoud van het MER. In dit geval zijn dit de inspecteur van het Inspectoraat-Generaal VROM in de regio en de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie (LNV).

Commissie m.e.r.,
De Cmer is een onafhankelijke commissie die op basis van de startnotitie een advies geeft aan het bevoegd gezag voor de inhoud van het MER. Naderhand brengt de Cmer een toetsingsadvies uit over het MER waarbij wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie geeft voor het te nemen besluit.

Figuur 9.1 geeft een overzicht van de m.e.r. procedure en de samenhang met de aanwijzings- en zoneringsprocedure uit de Luchtvaartwet (Handleiding m.e.r., VROM, 1994).

Figuur 9.1: Samenhang m.e.r. en Luchtvaartwet procedure (Handleiding m.e.r., VROM, 1994)



9.2 M.e.r. procedure

In de m.e.r. procedure kan een aantal stappen worden onderscheiden.

1. Voorfase en start van de procedure

De formele start van de m.e.r. procedure begint met het indienen van de Startnotitie door de initiatiefnemer bij het bevoegd gezag. De Startnotitie wordt hierna direct gepubliceerd en wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd. Vooraf vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag, Cmer en eventueel ook andere betrokkenen. Een belangrijk onderdeel van het overleg is de vaststelling van de scope van het MER; de reikwijdte van in beschouwing te nemen relevante milieu-aspecten.

2. Vooroverleg, advies en inspraak

De wettelijke adviseurs en de Cmer worden in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen over de inhoud van de Richtlijnen voor het op te stellen MER. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen MER. Er vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en Cmer over de Richtlijnen. De initiatiefnemer, in overleg met bevoegd gezag, heeft de keus een openbare zitting te organiseren om het initiatief voor het publiek toe te lichten.

3. Opstellen richtlijnen

Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen op, op basis van de adviezen van de wettelijke adviseurs, de Cmer. en de inspraakreacties. Het vaststellen van de richtlijnen vindt plaats dertien weken na indienen van de startnotitie.

4. Opstellen MER

Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer op basis van de richtlijnen. In overleg met het bevoegd gezag kan de initiatiefnemer de Cmer verzoeken een zogenaamde voortoetsing uit te voeren op het eindconcept-MER. Het voordeel hiervan is dat eventuele tekortkomingen in het MER worden gesignaleerd voordat het MER definitief wordt ingediend.

5. Aanvaardbaarheidsbeoordeling

Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de richtlijnen voordat het wordt bekend gemaakt. In principe betekent dit dat wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming. Indien het bevoegd gezag dezelfde is als de initiatiefnemer, zoals mogelijk in deze procedure, vervalt de aanvaardbaarheidsbeoordeling aangezien er van wordt uitgegaan dat deze beoordeling reeds is gemaakt.

Na stap 4 en 5 in de m.e.r. procedure loopt een aantal activiteiten parallel met de Luchtvaartwet procedure (zie schema in figuur 9.1). Deze activiteiten worden meer in detail beschreven in de volgende paragraaf. Voor de samenhang met de Luchtvaartwet het volgende. Voordat het MER bekend wordt gemaakt, vindt ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats en wordt het MER en de ontwerp aanwijzing aangeboden aan Gedeputeerde Staten (GS). GS stelt een provinciale commissie in bij welke bezwaren tegen het ontwerp besluit kunnen worden ingediend (Commissie ex art. 21 LVW). Advies wordt ingewonnen bij de Rijksplanologische Commissie

(RPC) en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC). GS maakt het MER en de ontwerp aanwijzing bekend.

6. Advisering, inspraak en toetsing door de Cmer

Het MER wordt bekend gemaakt door GS, ter inzage gelegd en verzonden aan de Cmer en overige wettelijke adviseurs. Het MER wordt bekend gemaakt samen met de ontwerp aanwijzing. De duur van de termijn voor de ter inzage legging bedraagt minimaal vier weken. De provinciale commissie ex art. 21 LVW organiseert een openbare zitting waar een ieder een mondelinge reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing kan geven. Binnen de termijn van de ter inzage legging geven de wettelijke adviseurs en de overige insprekers hun reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing. De Commissie ex art. 21 LVW bundelt de inspraak.

7. Toetsingsadvies Cmer

De Cmer brengt een toetsingsadvies uit gezag binnen vijf weken na de termijn van de ter inzage legging. In dit advies worden de inspraakreacties op het MER verwerkt.

8. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies van de Cmer brengt de Commissie ex art. 21 LVW een advies uit over de ontwerp aanwijzing binnen drie maanden na de inspraak periode van vier weken. In dit advies worden alle inspraakreacties gebundeld.

9. Evaluatie milieugevolgen

Bij het besluit bepaalt het bevoegd gezag welke, op welke wijze en wanneer de voorspelde gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht

9.3 Luchtvaartwet procedure

Voor de procedure ingevolge de Luchtvaartwet zijn benodigd het besluit van de Staatssecretaris van Defensie waarmee het luchtvaartterrein wordt aangewezen en het besluit van de Minister van VROM voor de planologische doorwerking van het aanwijzingsbesluit. Het Defensie-aanwijzingsbesluit betreft hierbij enerzijds het eigenlijke luchtvaartterrein en anderzijds de geluidszone. Het Defensie-besluit en het VROM-besluit doorlopen gezamenlijk de procedure van de Luchtvaartwet.

1. Voorfase

De formele start van de aanwijzings- en zoneringsprocedure begint met het opstellen van de ontwerp-besluiten door Defensie en VROM. Belangrijk onderdeel van de besluiten is de omvang en ligging van de geluidszone. Over de ontwerp-besluiten vindt ambtelijk vooroverleg plaats met de betrokken provincie en gemeenten.

2. Bestuurlijk overleg

Over de ontwerp-besluiten wordt bestuurlijk overleg gevoerd met het college van Gedeputeerde Staten en de colleges van Burgemeester en Wethouders. Het overleg wordt gevoerd door de Staatssecretaris van Defensie en (een vertegenwoordiger van) de Minister van VROM.

3. Advies RPC/RMC

De (eventueel aangepaste) ontwerp-besluiten worden voor advies aangeboden aan de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC).

4. Ter visie legging

De (eventueel aangepaste) ontwerp-besluiten worden door Defensie, mede namens VROM, aangeboden aan GS voor ter visie legging gedurende vier weken. GS stelt een commissie in bij welke bezwaren tegen de ontwerp-besluiten kunnen worden ingediend. GS draagt zorg voor ter visie legging. De Commissie ex art. 21 LVW organiseert een hoorzitting ten tijde van de inspraak periode en bundelt de inspraak reacties.

5. Advies

De Commissie ex art. 21 LVW brengt advies uit aan het bevoegd gezag over de ontvangen bezwaren.

6. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies formuleert het bevoegd gezag de definitieve besluiten. Alvorens de besluiten worden vastgesteld informeert de Minister van VROM de Tweede Kamer over zijn voornemen om het VROM-besluit vast te stellen; ter informatie wordt daarbij gevoegd het Defensie-besluit.

7. Vaststelling

Na eventueel overleg met de Tweede Kamer worden beide besluiten vastgesteld.

9.4 Tijdplanning

De planning voor de te doorlopen procedures is aangegeven in tabel 9.2

Tabel 9.2: Indicatieve planning m.e.r. en Luchtvaarwetprocedure

Bekend maken Startnotitie	Maart 2002
Vaststellen Richtlijnen	Juni 2002
Bekend maken MER en ontwerp aanwijzing	December 2002
Inspraak op het MER	Januari 2003
Toetsingsadvies Cmer	Maart 2003
Advies Commissie ex art. 21 LVW	Zomer 2003
Besluit aanwijzing	Eind 2003

BIJLAGE A. GEGEVENS INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

Initiatiefnemer

Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten van de Koninklijke Luchtmacht
Postbus 20703
2500 ES Den Haag
Contactpersoon: Kol. drs. R.H. Kramer
Telefoon: 070-339 6219
Telefax: 070-339 6373

Bevoegd gezag

Staatssecretaris van Defensie
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
Contactpersoon: mr. C.J. Nagelhout
Telefoon: 070-318 8180
Telefax: 070-318 6658

In overeenstemming met:

Minister van VROM
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Contactpersoon: dr. C.M. Plug
Telefoon: 070-339 4527
Telefax: 070-339 1281

BIJLAGE B. VERKLARENDE WOORDENLIJST

Autonome ontwikkeling	Ontwikkeling die plaatsvindt onafhankelijk van de voorgenomen activiteit en de alternatieven
Bkl	De geluidsbelasting veroorzaakt door de kleine luchtvaart wordt uitgedrukt in de eenheid bkl
Bofor 40L70G	(gemoderniseerd) luchtdoelkanon dat samen met het radarvuurleidingssyteem Flycatcher de verdediging vormt tegen laagvliegende doelen. Het kanon heeft een geïntegreerde V0 radar (V0= aanvangssnelheid projectiel) en een opgebouwd aggregaat. Tevens heeft het kanon een elektrisch/hydraulisch richtsysteem dat geschikt is voor zowel radar- als handbesturing. Aan een Flycatcher radarvuurgeleidingssysteem worden twee 40L70g luchtdoelkanonnen gekoppeld.
COB	Collocated Operating Base. Militair luchtvaartterrein, waarop voor oefeningen tijdens bijzondere omstandigheden en in oorlogstijd één of meer squadrons van NAVO-bondgenoten worden gestationeerd
DOB	Dispersed Operating Base. Militair luchtvaartterrein dat in vredestijd niet permanent is belegd met een gevechtseenheid, maar waarvan de plannen voorzien in een belegging met gevechtsvliegtuigen tijdens bijzondere omstandigheden en in oorlogstijd
Freatisch grondwater	de hoogte tot waar het water stijgt in een boorgat in de watervoerende laag
Geluidscontour	Een lijn die punten verbindt waarvoor een zelfde waarde van geluidsbelasting geldt
Geluidszone	Zone (rond een luchtvaartterrein) waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden
GGW	Groep Geleide Wapens
Grote luchtvaart	Vliegtuigen met een startgewicht groter dan 6000 kilo, of helikopters en vliegtuigen die lichter zijn dan 6000 kilo, maar de routes van de grote luchtvaartuigen volgen

Helikoptervlucht	Vlucht van een toestel, aangedreven door één of meerdere hefschroeven (anders dan politie, ambulance, etc.)
Horst	Een door min of meer evenwijdige breuken begrensde strook die tengevolge van verschuivingen in de aardkorst gerezen is
JADC	Joint Air Defence Centre
Ke	Kosteneenheid, de eenheid waarin de geluidsbelasting van de grote luchtvaart wordt uitgedrukt. De waarde in Ke houdt verband met de geluidhinder die wordt ondervonden van passerende vliegtuigen
Kleine luchtvaart	Vliegtuigen met een startgewicht kleiner dan 6000 kilo, die niet de routes van de grote luchtvaart volgen (deze vliegtuigen vliegen met Visual Flight Rules)
LOC	Lines of Communication. Dit is een locatie die kan dienen als overslagplaats voor aanvullende personele en materiële versterkingen bestemd voor een operatiegebied
LVW	Luchtvaartwet
m.e.r.	milieueffectrapportage (procedure)
MER	Milieueffectrapport
Militaire vlucht	Vlucht met een toestel dat geregistreerd staat op naam van een krijgsmacht. Dit zijn zowel helikopter- als vaste vleugel vliegtuigbewegingen en kunnen een buitenlandse registratie hebben
MOB	Main Operating Base. Militair luchtvaartterrein dat permanent is belegd met één of meer gevechtseenheden ter grootte van een squadron
MTOW	Maximum Take Off Weight, het maximale gewicht bij de start
Nachtstraffactor	Factor in de berekening van de geluidsbelasting in Ke waarmee vliegtuigpassages in de avond, de nacht en de ochtend zwaarder meewegen; de factor varieert van 1 tot 10, afhankelijk van het tijdstip van de vliegtuigpassage

Nulalternatief	Het alternatief waarbij de huidige situatie wordt voortgezet, inclusief de autonome ontwikkeling
PRTL	Pantser Rups tegen Luchtdoelen. De PRTL is een gepantserd luchtdoelgeschut op een rupsvoertuig (onderstel van een Leopard tank). Deze antiluchtdoeltank is uitgerust met twee computergestuurde radargeleide Oerlikon 35 mm snelvuurkanonnen
Slenk	Gezonken deel van de aardkorst tussen twee min of meer verticale breukvlakken
Sortie	Een vlucht van een militair toestel, waarbij tenminste een start en een landing wordt uitgevoerd
Stroomgebied	Het gehele gebied dat op een bepaalde stroom (rivier of beek afwatert
Vliegtuigbeweging	Een start of een landing

BIJLAGE C. LITERATUUR

Adviesgroep Vegetatiebeheer IKC Natuurbeheer i.s.m. Ministerie van Defensie (DGW&T), *Inventarisatie en monitoring van natuurwaarden op Defensieterreinen*, GGW De Peel, 1997

Gemeente Venray, *Bestemmingsplan Buitengebied*, Voorontwerp, Toelichting en voorschriften, 2001

Gemeente Gemert en Bakel, *Bestemmingsplan buitengebied*, Toelichting, vastgesteld door gemeenteraad op 21-12-1998, goedgekeurd door GS 29-9-1999

Ministerie van Defensie, *Defensienota 2000*, 1999

Ministerie van Defensie, *Structuurschema Militaire Terreinen 1*, deel e: tekst na parlementaire behandeling, 1985

Ministerie van Defensie, *Structuurschema Militaire Terreinen 2*, deel 1: ontwerp PKB, 2001

Ministerie van Defensie, *Defensie Milieubeleidsplan*, 2000

Ministerie van VROM en LNV, *Besluiten voor een leefbaar Nederland. Handleiding milieu-effectrapportage*, Lelystad, 1994

Ministeries van VROM, Verkeer en Waterstaat en Defensie, *Nota luchtverontreiniging en luchtvaart*, 1995

Ministerie VROM, *Ruimte maken, ruimte delen*, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, 2000/2020, PKB deel 3, Kabinetsstandpunt, januari 2002

Ministerie VROM, *Een wereld en een wil. Werken aan duurzaamheid*, Nationaal Milieubeleidsplan 4, 2001

Provincie Noord-Brabant, *Brabant in Balans, Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002*, 's-Hertogenbosch, 26 juni 2001

Provincie Noord-Brabant, *Brabant in Balans, Ontwerp-ontwikkelingsprogramma ruimtelijke ordening*, 's-Hertogenbosch, 26 juni 2001

Provincie Noord-Brabant, *Natuurbeleidsplan Noord-Brabant*, 1993

Provincie Noord-Brabant, *Notitie luchtvaart*, PS nr. 62/93, november 1993

Provincie Noord-Brabant, *Provinciaal Milieubeleidsplan 1995-1999, Milieu in uitvoering*, 1995

Provincie Noord-Brabant, *Kookboek Cultuurhistorie met cultuurhistorische waardenkaart Noord-Brabant*, CD ROM uit 2000

RIVM, *Achtergrondconcentraties luchtkwaliteit*. Jaaroverzicht 1998, 1998

Rijksdienst voor het Oudheidkundig bodemonderzoek, *Indicatieve kaart archeologische Waarden tweede generatie. Archeologische monumentenkaart*, CD-ROM uit het jaar 2000

Stichting Het Noord-Brabants Landschap, *Natuur in Noord-Brabant, twee eeuwen Plant en Dier*, eerste druk 1996

TNO Dienst Grondwaterverkenningen, *Grondwaterkaart van Nederland*. Blad 51 oost en 52 west, Delft, 1972