

Vergaderjaar 2020–2021

35 674

Verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid behouden en invoering van een jaarlijkse rapportageplicht

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 13 april 2021

Algemeen

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag dat de vaste commissie voor Defensie over het wetsvoorstel heeft uitgebracht. Graag ga ik onderstaand in op de door de leden van de GroenLinks-fractie en de leden van de SP-fractie gestelde vragen en gemaakte opmerkingen. Het verheugt mij dat de leden van de SP-fractie tot de conclusie komen dat dit voorstel verstandig is en dat zij aangeven ermee in te stemmen.

In mijn reactie op de vragen en opmerkingen heb ik de volgorde van het verslag aangehouden. Een aantal vragen betreft luchtvaartaspecten die niet rechtstreeks gerelateerd zijn aan de in het wetsvoorstel neergelegde verlenging van de termijn om luchthavenbesluiten tot stand te brengen. Dat neemt niet weg dat ik die vragen graag van een antwoord voorzie.

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	1
2.	Strekking van het wetsvoorstel	3
3.	Luchthavens Gilze-Rijen en De Peel	3
4.	Wijziging geluidsmaat Ke in L _{den}	6
5.	Verlengen maximumtermijn en toevoegen jaarlijkse rapportage	8

1. Inleiding

De leden van de GroenLinks-fractie delen het belang van zorgvuldige besluitvorming rondom militaire luchthavens. Desalniettemin zijn deze leden van mening dat het niet langer dan twaalf jaar zou moeten hoeven duren alvorens Luchthavenbesluiten zijn afgevaardigd, zeker voor militaire luchthavens die reeds in gebruik zijn. De leden van de GroenLinks-fractie onderschrijven het belang van het horen van belanghebbenden, samspraak met lokale overheden en het in kaart brengen

van geluidsoverlast en milieueffecten. Zij hopen dat de regering de opvatting deelt dat dit echter veel eerder had moeten gebeuren.

Het belang van een zorgvuldige voorbereiding van luchthavenbesluiten weegt zwaar. Daarin verschillen de leden van de GroenLinks-fractie en de regering niet van mening. De Kamer heeft terecht hier aandacht voor gevraagd naar aanleiding van de gang van zaken in de voorbereiding van het luchthavenbesluit Gilze-Rijen. In de motie Kerstens c.s. (Kamerstukken II, 2017/18, 34 932, nr. 11) werd erop aangedrongen om in overleg met betrokkenen tot een gedragen luchthavenbesluit te komen. Idealiter zouden inmiddels alle luchthavenbesluiten voor de acht militaire luchthavens tot stand zijn gebracht, maar de praktijk blijkt weerbarstig te zijn. Daarbij spelen factoren van diverse aard. Enerzijds was sprake van nieuwe ontwikkelingen, zoals de noodzakelijke aanpak van stikstof, terwijl anderzijds – als beschreven in de memorie van toelichting – lopende trajecten vertraging ondervonden als gevolg van tegen vergunningen ingediende beroepschriften. Ook eerder in het traject om luchthavenbesluiten tot stand te brengen, waaronder de totstandkoming van luchthavenbesluiten Eindhoven en Volkel, speelden vertragende factoren, wat leidde tot de noodzaak de overgangstermijn te verlengen. Defensie deelt de opvatting van de Kamer dat luchthavenbesluiten door de omgeving gedragen moeten worden. Zorgvuldige besluitvormingsprocedures vergen tijd. Daarnaast vraagt de gewenste overgang van de huidige systematiek waarbij de berekening van de geluidsbelasting plaatsvindt in Kosteneenheden (Ke) naar de geluidsmaat L_{den} , in de eerste plaats onderzoek en berekeningen door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en vervolgens, na beleidsbepaling, aanpassing van de in het Besluit militaire luchthavens neergelegde regelgeving. Dat traject dient te worden doorlopen alvorens de luchthavenbesluiten die nog in procedure zijn, kunnen worden vastgesteld met gebruikmaking van de geluidsmaat L_{den} . Bovenstaande ontwikkelingen waren, evenals het voornemen om de militaire luchthaven De Peel te reactiveren, bij de start van de omzetting van aanwijzingen van luchtvaartterreinen naar luchthavenbesluiten eind 2009 niet te voorzien en derhalve niet in de planning meegenomen.

De leden van de SP-fractie hebben het wetsvoorstel «Verlenging van de termijn gedurende, enz.» met grote belangstelling bestudeerd. De leden komen tot de conclusie dat dit voorstel verstandig is en stemmen ermee in. Wel hebben deze leden nog enkele vragen. De leden van de SP-fractie constateren ook dat de diepe en zeer langdurige discussie over de wet militaire luchtvaartterreinen een duidelijke weerzin in de bevolking aangeeft over de voorgenomen besluiten. De toenemende belasting van het grondgebied en het luchtruim voor de natuur en de leefbaarheid van de mens leiden in diverse gebieden tot een enorm groot aantal bezwaren. In weerwil van de recente publicatie van de «Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening» en een algemene toelichting op de plannen, menen de leden van de SP-fractie dat de weerzin van de bevolking niet zal verminderen. Deelt de regering de mening van deze leden dat met de actieve uitbreiding van militaire luchtvaartterreinen een zeer grote belasting van de Nederlandse samenleving wordt gevergd?

De luchtruimherziening heeft – naast het beperken van overlast – ook tot doel de civiele capaciteit van het luchtruim, alsmede de militaire missie-effectiviteit te verruimen. In de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening wordt aangegeven dat Defensie voldoende oefengebieden boven land en boven zee nodig heeft om haar grondwettelijke taak te kunnen blijven uitvoeren. De hoofdstructuur in het Voorkeursalternatief voorziet daarin en gaat tevens in op het beperken van overlast door oefenvluchten. Om die reden wordt een deel van het oefenprogramma,

waaronder veel initiële vliegeropleidingen, in het buitenland uitgevoerd. Ook wordt *live* vliegen deels vervangen door gebruik van simulatoren en wordt er boven zee gevlogen, daar waar vlieg oefeningen boven land onwenselijk zijn. Ik verwijs hier verder naar de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening (Kamerstukken 31 936, nr. 832) die in januari van dit jaar door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en mij naar de Kamer is gestuurd voor een nadere gedachtewisseling. Het onderhavige voorstel van wet staat daar los van en strekt er toe om de termijn waarbinnen luchthavenbesluiten tot stand moeten worden gebracht, te verlengen. Die verlenging is noodzakelijk om «gedragen» luchthavenbesluiten tot stand te brengen voor de drie resterende militaire luchthavens. De wens tot reactiveren van de luchthaven De Peel is ingegeven door het structurele gebrek aan geluidsruimte, die benodigd is voor het uitvoeren van de grondwettelijke taken van Defensie. De afgelopen decennia is de ruimte daarvoor afgenomen door onder meer de sluiting van de vliegbases Soesterberg en Twenthe. Vanwege de beperkte geluidsruimte op vliegbasis Leeuwarden en Volkel dient een deel van het oefenprogramma op vliegbasis De Peel uitgevoerd te worden. Vandaar de behoefte aan behoud van de geluidsruimte die samenhangt met het nog van kracht zijnde aanwijzingsbesluit van de militaire vliegbasis De Peel.

2. Strekking van het wetsvoorstel

De leden van de SP-fractie vragen op welke «nieuwe ontwikkelingen» er wordt bedoeld. Zijn dat nu bekende nieuwe ontwikkelingen of worden in de toekomst meer nieuwe ontwikkelingen verwacht en welke zijn dat, zo vragen deze leden.

Met de «nieuwe ontwikkelingen» wordt bedoeld op de nu bekende, tijdens het tot stand brengen van de luchthavenbesluiten opgekomen ontwikkelingen als de aanpak van stikstof, de gewenste overgang van Ke naar L_{den} en de wens tot reactiveren van de militaire luchthaven De Peel. Andere nieuwe ontwikkelingen zijn helaas niet uit te sluiten. Mochten die zich voordoen, dan is het zaak daar op zodanige manier op in te spelen dat de afronding van de resterende drie luchthavenbesluiten optimaal voortgang kan vinden, uiteraard met oog voor de belangen van de omgeving.

3. Luchthavens Gilze-Rijen en De Peel

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel dat de regering inmiddels spreekt van «de te reactiveren vliegbasis De Peel». Deze leden vragen of dit betekent dat het besluit tot reactiveren dus al is genomen. Indien dit niet het geval is, vragen deze leden waarom de regering dan niet schrijft over «de mogelijk te reactiveren vliegbasis De Peel.»

Defensie heeft het voornemen de vliegbasis te reactiveren en is de voorbereiding daarvan begonnen. Hierover heb ik de Kamer geïnformeerd tijdens de behandeling van de verlengingswet in 2018 (Kamerstukken II, 2017/18, 34 932, nr. 3) en in de brief van 12 juni 2019 (Kamerstukken 2018/19, 31 936, 638). Aan de daadwerkelijke reactivering gaat een zorgvuldige en uitvoerige voorbereiding van het luchthavenbesluit vooraf, met onder meer: advisering door de Commissie Milieu Effect Rapportage; ter inzagelegging van de Milieu Effect Rapportage en het ontwerp-luchthavenbesluit; ambtelijk en bestuurlijk overleg met decentrale overheden en besluitvorming in de ministerraad. Ook moet Defensie over de nodige vergunningen beschikken, in het bijzonder de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming en de omgevingsvergunning.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben geconstateerd dat er bij de lokale politiek geen enkel draagvlak bestaat voor het reactiveren van De Peel als militaire luchthaven. Deze leden vragen of dit inmiddels is veranderd.

De reacties die in adviezen en zienswijzen naar voren zijn gekomen zijn kritisch. Dat is niet verwonderlijk gezien de weerslag die het reactiveren van de vliegbasis op de omgeving heeft. Daarom zal er nog het nodige onderzoek worden gedaan, waaronder natuuronderzoek, waarin dit voornemen en de alternatieven zullen worden vergeleken. Dat gebeurt ook in de Kosten Effect Analyse, waartoe Defensie opdracht zal geven. Na een verzoek hiertoe door de gemeente Venray wordt ook de andere gebiedsgemeente Gemert-Brakel bij het onderzoek betrokken. Dat zijn enkele stappen in een overlegtraject met overheden en omwonenden, dat nog grotendeels voor ons ligt. Tot dat traject behoort ook het ambtelijk en bestuurlijk overleg dat met de gemeenten en de provincies die in de Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) zijn vertegenwoordigd wordt gevoerd over de Milieu Effect Rapportage (MER) en het ontwerp-luchthavenbesluit.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren verzet van lokale overheden en omwonenden tegen reactivering van De Peel en uitbreiding van vliegbewegingen bij Gilze-Rijen. Deze leden vragen welke mogelijke alternatieven de regering ziet voor respectievelijk de reactivering en de uitbreiding. Indien hier geen alternatieven voor in kaart zijn gebracht, vragen deze leden of de regering dan alsnog bereid dit te laten doen.

Voor alternatieven is gekeken naar de mogelijkheden op de bestaande bases voor jachtvliegtuigen (Leeuwarden en Volkel), naar medegebruik door jachtvliegtuigen op andere militaire en civiele vliegvelden en naar gebruik van een buitenlandse basis. In de «Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau» zijn ook enkele alternatieven beschreven in het gebruik van de vliegbasis, waaronder gebruik van 24 weken per jaar in plaats van drie perioden van zes weken. In de «Kosten Effect Analyse» en in de MER worden alternatieven met elkaar vergeleken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de regering voor zich ziet dat reactivering van vliegbasis De Peel kan plaatsvinden zonder de stikstofdepositie in de omgeving te vergroten. Wat is de regering voornemens te doen om die stikstofdepositie te compenseren, zo vragen deze leden.

Defensie is inmiddels voor de Lgen Bestkazerne, inclusief de militaire vliegbasis De Peel, begonnen met de voorbereiding van een onderzoek naar de effecten op de natuur. Hierbij moeten alle voorgenomen grond- en luchtgebonden activiteiten in kaart worden gebracht en op stikstof-emissie en -depositie worden doorgerekend en worden afgezet tegen de stikstofrechten in de toegestane situatie. Uit die berekeningen zal blijken hoe groot het op te lossen probleem is, waarna Defensie moet besluiten welke maatregelen daartoe zullen worden genomen, daar ook Defensie zich dient te houden aan wet- en regelgeving, in dit geval aan de eisen van de Wet natuurbescherming.

De leden van de SP-fractie lezen dat met betrekking tot de omzetting naar een luchthavenbesluit van de luchthaven Woensdrecht er een procedure loopt met betrekking tot de (extra) stikstofuitstoot van die luchthaven. Zij lezen echter niks daarover bij luchthavens Gilze-Rijen en De Peel. Speelt dit probleem daar niet, en zijn alle stikstofberekeningen volgens de laatste standaard berekend? Deze leden vragen de regering om dit expliciet toe te

lichten, ook in relatie tot hetgeen er speelt rondom de burgerluchthaven Lelystad.

Voor vliegbasis Woensdrecht wordt een vergunningaanvraag ten aanzien van voorgenomen activiteiten op grond van de Wet natuurbescherming voorbereid. Deze aanvraag heeft betrekking op een uitbreiding van het aantal tests (120 in plaats van de nu vergunde 30 tests) in de motoren-testcell en op nieuwe activiteiten die nog op de vliegbasis Woensdrecht moeten worden ondergebracht. Voor het toekomstig gebruik van vliegbasis Gilze-Rijen zijn in het kader van de MER voor het luchthavenbesluit de luchtkwaliteit en de stikstofdepositie berekend en beoordeeld door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Geconcludeerd werd dat de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit met maximaal 0,07 mol/ha/jaar (drie maanden reserveveldfunctie) en 0,11 mol/ha/jaar (zes maanden reserveveldfunctie) in de omliggende Natura 2000-gebieden zal toenemen. Voor een toename in depositie is een reservering gemaakt in het PAS.¹ Deze beoordeling is evenwel achterhaald door de uitspraak over het PAS van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603). Er zal dit jaar een nieuwe stikstofberekening worden gemaakt, waarbij de meest recente versie van de «Aerius Calculator» wordt gebruikt. De uitkomsten van deze berekening worden vervolgens getoetst aan het nieuwe juridische kader. Zoals hiervoor in antwoord op een vraag van de leden van de GroenLinks-fractie is aangegeven, wordt ook voor de Lgen Bestkazerne een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voorbereid.

Kan de regering tevens toelichten hoe het zit voor de militaire luchthavens waarvan de aanwijzing inmiddels is omgezet in een luchthavenbesluit, zo vragen de leden van de SP-fractie?

Voor die luchthavens is de situatie als volgt:

- Vliegbasis Leeuwarden: op 1 oktober 2020 is een aanvraag voor een Wnb-vergunning ingediend. Zie de Kamerbrief over aanvragen natuurvergunning De Vliehors en Leeuwarden van 27 oktober 2020 (Kamerstukken II, 2020/21, 35 570 X, nr. 15).
- Marinevliegbasis De Kooy: voor het luchthavenbesluit, dat dateert van 2019, is in het kader van de MER een stikstofberekening uitgevoerd. Sindsdien is voor het militair vliegverkeer geen toename voorzien, terwijl het civiele medegebruik veel lager ligt dan voorzien. Voor het civiel medegebruik is een afzonderlijke Wnb-vergunning verleend. Een nieuwe aanvraag ligt niet in de rede.
- Vliegbasis Eindhoven: op 15 februari 2021 heeft het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voor Eindhoven Airport een ontwerp-vergunning gepubliceerd op grond van de Wet natuurbescherming. Of voor het militaire verkeer op de vliegbasis Eindhoven een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig is, zal in de komende maanden worden beoordeeld op grond van de resultaten van de MER horende bij het luchthavenbesluit uit 2014, de twee jaar geleden uitgevoerde voortoets en de uitspraak van de ABRvS van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) over een veehouderij aan de Logtsebaan in Oirschot.
- Vliegbasis Volkel: voor het luchthavenbesluit, dat dateert van 2015, is in het kader van de MER een stikstofberekening uitgevoerd. Of er, met het oog op de transitie van het F-16 naar het F-35 jachtvliegtuig, een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig is, zal

¹ Dit rapport is te raadplegen op: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/luchthavenbesluiten/luchthavenbesluit-gilze-rijen/downloads>

- beoordeeld worden op grond van de uitspraak «Logtsebaan». Er zal in ieder geval een nieuwe stikstofberekening worden gemaakt.
- Voor de vliegbasis Deelen loopt het voorbereidingstraject voor een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Met betrokken overheden en organisaties wordt hierover nog gesproken.

Hetzelfde geldt voor de Milieueffectrapportages van de betreffende luchthavens. De leden van de SP-fractie constateren dat ook in dit proces rondom de eerdergenoemde burgerluchthaven [Lelystad] forse fouten zijn gemaakt. Deze leden vragen hoe de kwaliteit van de MER wordt gecontroleerd, gebeurt dit extern en onafhankelijk? De leden van de SP-fractie vragen de regering dat toe te lichten.

Nadat onvolkomenheden aan het licht zijn gekomen in het onderzoek naar de geluidsoverlast van de uitbreiding van Lelystad Airport, heeft het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum de voor militaire luchthavens gemaakte berekeningen gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd.² Op verschillende momenten in de MER-procedure wordt advies gevraagd aan de externe en onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage³: eerst wordt de «Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau» voor advies aangeboden, en vervolgens de MER zelf.

4. Wijziging geluidsmaat Ke in L_{den}

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de eerste metingen uitwijzen dat de F-35 significant meer geluidsoverlast produceert dan de F-16. Deze leden vragen welke consequenties dit heeft voor het aantal vliegbewegingen dat Defensie vanaf de diverse luchthavens kan maken zonder de limieten te overschrijden. Indien blijkt dat onvoldoende met de F-35 kan worden gevlogen in Nederland vanwege geluidsoverlast, is de regering dan voornemens de extra aanbestede negen F-35 toestellen te annuleren? Zo nee, betekent dit dat de regering van plan is dan maar de limieten voor geluidsoverlast naast zich neer te leggen?

Uitgangspunt is en blijft dat Defensie met de geluidsbelasting blijft binnen de voor de betrokken militaire luchthaven vastgestelde geluidsruimte, ongeacht het soort toestel waarmee wordt gevlogen. Bij overschrijding van de voor de maximale geluidsbelasting vastgestelde grenswaarde is de verantwoordelijke bewindspersoon verplicht maatregelen te treffen om de geluidsbelasting terug te brengen binnen de grenswaarden. Hiervoor bestaan verschillende mogelijkheden, zoals vermindering van het aantal oefeningen, minder avond- en nachtvluchten, meer oefeningen op andere velden in Nederland en/of in het buitenland. Overigens is het introductieprogramma van de nieuwe F-35 in Nederland nog maar kort geleden begonnen: hierin doen de vliegers ervaring op en leren zij het nieuwe toestel meer en meer kennen. In dat proces wordt actief gekeken naar

² Zie bijvoorbeeld de Notitie herberekening geluidsbelasting luchthaven Gilze-Rijen, die na de bekendmaking van onvolkomenheden bij de berekening in Lelystad direct is uitgevoerd. Deze notitie is te raadplegen op: <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00003436.pdf>; <https://www.defensie.nl/onderwerpen/luchthavenbesluiten/luchthavenbesluit-gilze-rijen/downloads>

³ De grondslag voor deze externe, onafhankelijke commissie (stichting) ligt in paragraaf 2.2 in de Wet Milieubeheer. De commissie heeft tot taak het bevoegd gezag van advies te dienen met betrekking tot milieueffectrapporten. De voorzitter en een of meer plaatsvervangende voorzitters van de commissie worden op gezamenlijke voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, benoemd en ontslagen. De voordracht tot benoeming van de voorzitter geschiedt in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad.

maatregelen om geluidsoverlast te verminderen. De regering is niet voornemens om de extra aangeschafte F-35 toestellen te annuleren.

Tot slot vragen de leden van de GroenLinks-fractie hoe de geluidsmetingen rond de onderhavige militaire luchthavens zich verhouden tot de nieuwe grenswaarden van de World Health Organization en mogelijke aanpassingen van het geluidsstelsel hieraan in de nabije toekomst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft over het WHO-advies «*Environmental Noise Guidelines for the European Region*» op 5 juni 2020 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2019/20, 29 383, nr. 343). Het WHO-advies bevat een aantal belangrijke, maar ook ingrijpende aanbevelingen, die nadere bestudering en overleg met verschillende sectoren vergen, zo schrijft de Staatssecretaris. Ik wacht de resultaten daarvan af en zal dan nagaan wat dit voor de militaire luchthavens kan betekenen.

Met betrekking tot de recente berichten over de enorme lawaaioverlast bij vliegbasis Leeuwarden van de nieuw verworven F-35, vragen de leden van de SP-fractie wat de conclusies zijn die de regering trekt ten aanzien van het met veel moeite afgesloten luchthavenbesluit Leeuwarden? Zijn de nieuwe ontwikkelingen nog af te stemmen met het afgesloten luchtvaartbesluit?

Het Luchthavenbesluit Leeuwarden is reeds met ingang van 17 juni 2013 in werking getreden, dat wil zeggen voor de komst van de F-35. Wat betreft de geluidaspecten geldt ook voor de militaire luchthaven Leeuwarden dat de geluidsbelasting moet blijven binnen de in het luchthavenbesluit voor de militaire luchtvaart vastgelegde grenswaarde. Zoals hiervoor in reactie op vragen van de leden van de GroenLinks-fractie is uiteengezet, is de Minister van Defensie wettelijk verplicht ervoor zorg te dragen dat de geluidsbelasting niet wordt overschreden, wat onder andere kan betekenen dat het aantal vluchten wordt beperkt.

Wat zijn de gevolgen hiervan met betrekking tot Volkel en het nog af te ronden besluit in De Peel? Deelt de regering de opvatting dat zoveel geluidsoverlast niet bevorderlijk is voor het draagvlak rondom De Peel? Welke extra maatregelen neemt de Staatssecretaris, zo vragen de leden van de SP-fractie.

Het Luchthavenbesluit Volkel is met ingang van 1 november 2015 in werking getreden. Hetgeen ik hiervoor heb opgemerkt met betrekking tot de militaire Luchthaven Leeuwarden geldt evenzeer voor de militaire Luchthaven Volkel. De luchthavenbesluiten voor de militaire luchthavens Gilze-Rijen en De Peel worden in samenhang gezien. Voor zowel Gilze-Rijen als De Peel streef ik ernaar om zoveel mogelijk in samenspraak met de betrokken gemeenten tot een oplossing te komen. Wat betreft Gilze-Rijen krijgt dat gestalte in de vorm van de benoeming – mede op wens van de gemeente Gilze-Rijen – van een onafhankelijke externe voorzitter voor het overleg tussen Defensie, de gemeente Gilze-Rijen en omwonenden. Inmiddels is de heer Peerenboom⁴ als onafhankelijk voorzitter benoemd. Met betrekking tot De Peel kan ik u melden dat het college van burgemeester en Wethouders van de gemeente Venray mij heeft verzocht om voor het voornemen tot de hernieuwde ingebruikname van de vliegbasis De Peel op zo kort mogelijke termijn opdracht te verlenen voor het uitvoeren van een «Kosten Effect Analyse» (KEA), inhoudende een onderzoek naar alternatieven. Ik meen dat dit een

⁴ De heer Peerenboom was wethouder van de gemeente Uden (2006–2018). Ook was hij vicevoorzitter van de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) Volkel (2006–2014). Sinds 2018 is hij Regiomanager van Regio Noordoost Brabant.

waardevol instrument is om de omgeving te betrekken bij de te maken keuzes. Het uitvoeren van een KEA kost weliswaar tijd, maar kan naar mijn mening parallel aan de voorbereiding van een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming en de werkzaamheden voor de overgang van Ke naar L_{den} plaatsvinden. Op voorstel van de gemeente Venray wordt ook de andere gebiedsgemeente Gemert-Brakel bij het onderzoek betrokken.

5. Verlengen maximumtermijn en toevoegen jaarlijkse rapportage

De leden van de SP-fractie vragen of de regering meent de hele periode tot 2030 nodig te hebben teneinde de luchtvaartbesluiten af te ronden. Is dat niet erg lang voor drie luchtvaartbesluiten? Zo nee, wanneer verwacht de regering klaar te zijn? Is voor elk van de besluiten een verwachte planning aan te geven? Zo vragen de leden van de SP-fractie.

Het uitgangspunt is en blijft dat het Ministerie van Defensie de resterende luchthavenbesluiten zo spoedig als mogelijk vaststelt. De impact van deze besluiten is voor de omwonenden echter groot, waardoor het van belang is dat deze luchthavenbesluiten worden gedragen door de omgeving. Dit betekent dat afstemming nodig is, niet alleen over het eindresultaat, maar ook over noodzakelijke stappen die ten grondslag liggen aan het uiteindelijke luchthavenbesluit, zoals MER-rapportages, vergunningen en geluidsmaatberekeningen. Onderzoeken, aanvragen van vergunningen en inspraakprocedures kosten tijd. Soms bijten dergelijke processen elkaar, waardoor vertraging onvermijdelijk is. Vanwege inspraakprocedures op één onderdeel, verloopt bijvoorbeeld de houdbaarheidstermijn van een reeds afgeronde MER-rapportage, die daardoor opnieuw uitgevoerd zal moeten worden. Waar mogelijk worden processen gelijktijdig opgelopen, zodat de uitlooptijd zo kort mogelijk wordt gehouden. De voorgaande periode heeft laten zien dat het geven van een overzichtelijke termijn niet haalbaar is gebleken, omdat er teveel onzekere factoren zijn die het proces aanzienlijk kunnen vertragen en de beschikbare personele capaciteit beperkt is. In deze verlengingswet is om die reden aansluiting gezocht bij de beoogde einddatum van het overgangswet van de Omgevingswet. Dit is een termijn die ruim voldoende zal moeten zijn om niet voorziene vertragingen op te kunnen vangen, maar ik wil opnieuw benadrukken dat het verlengen van de geldigheidstermijn van de aanwijzingsbesluiten tot en met 31 december 2029 geenszins betekent dat het Ministerie van Defensie beoogt maximaal gebruik te maken van deze termijn. Wat betreft de planning is het voornemen voorrang te geven aan De Peel; Gilze-Rijen wordt daarop volgend voortgezet. Dat betekent niet dat de werkzaamheden aan het luchthavenbesluit Gilze-Rijen stil liggen. In de tussentijd wordt verder gewerkt aan een aantal maatregelen die samenhangen met het luchthavenbesluit, waaronder geluidsmetingen en maatregelen tegen rattle noise. Ook voor de vliegbasis Woensdrecht wordt gewerkt aan een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Als deze aanvraag gereed is, kan de voorbereiding van het luchthavenbesluit Woensdrecht worden afgerond. Omdat zoals uit het vorenstaande blijkt bij de voorbereiding van luchthavenbesluiten met name de Wnb-vergunningen veel tijd vergen, wordt met het wetsvoorstel voorzien in een jaarlijkse rapportage die mij de mogelijkheid geeft het parlement van de voortgang van de luchthavenbesluiten op de hoogte te houden.

De leden van de SP-fractie achten het een goed voorstel om een jaarlijkse rapportage over de voortgang van de procedures bekend te maken. Het heeft echter de voorkeur van deze leden dat deze hoge belasting wordt heroverwogen. Zij vragen of de regering daartoe bereid is en op welke manier zij dat zal doen.

Met de SP-fractie ben ik van mening dat militaire activiteiten in het algemeen en vliegactiviteiten in het bijzonder belasting met zich brengen voor de directe omgeving. De inzet van het Ministerie van Defensie is om deze belasting zo beperkt mogelijk te laten zijn voor zowel de omwonenden als de natuur. Door steevast overleg met de omgeving kan goed in kaart worden gebracht waar de meeste overlast wordt ervaren. Defensie werkt er continu aan om deze belasting waar mogelijk te minimaliseren of gelijkmatiger te verdelen om een zo goed mogelijke balans te vinden tussen het uitvoeren van de grondwettelijke taak van de krijgsmacht en de overlast voor de omgeving die daarmee gepaard gaat.

Minder of zelfs geen gebruik meer maken van de desbetreffende luchthavens behoort niet tot de mogelijkheden. Beperking van overlast door oefenvluchten probeert het Ministerie van Defensie te bereiken door waar mogelijk te oefenen in het buitenland en boven zee, alsmede door het gebruik van simulatoren.

De Staatssecretaris van Defensie,
B. Visser