

Mevrouw.

Leeuwarden

Onderwerp **Woo-besluit**
Uw kenmerk
Ons kenmerk **2023-126982**
Dienst **REOB**
Sector **GEB**
Contact **14-058**
Bijlagen **Documenten en bezwarenbijsluiters**
Datum **01-06-2023**

Geachte mevrouw

Bij brief van 28 december 2022 verzocht u met een beroep op de Wet open overheid (Woo) om verstrekking en openbaarmaking van documenten die betrekking hebben op de motie inzake gezondheidsaspecten van de vliegbasis Leeuwarden.

Wij hebben besloten om de door u gevraagde documenten openbaar te maken. Daarbij zijn namen en andere gegevens weggelakt op grond van artikel 5.1 lid 2 sub e Woo, omdat het belang van openbaarheid van die informatie niet opweegt tegen het belang bij bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Het document afkomstig van i&o research is een offerte en bevat bedrijfsgevoelige gegevens. We hebben mede op verzoek de daarin opgenomen bedragen onleesbaar gemaakt. Het openbaar maken van die informatie laten wij achterwege op grond van artikel 5.1 lid 1 sub c Woo.

Indien u het niet eens bent met dit besluit kunt u daartegen bezwaar maken. Wij verwijzen u korthedshalve naar de bezwaarclausule bij dit besluit.

Wij vertrouwen erop, dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,
namens dezen,

drs.
sectormanager Gebiedsontwikkeling, Economie en Bedrijfsvoering

Onder deze brief treft u geen handtekening aan. Meer informatie:
<https://www.leeuwarden.nl/digitalepost>



Motie Gezondheidsaspecten Vliegbasis

De raad bijeen op 2 juni 2021, gehoord de beraadslaging.

Constateerende

- Dat door de introductie van de JSF (F35) en het aantal klachten rondom de vliegbasis stevig is toegenomen ¹
- Is gebleken dat de JSF een hogere geluidsbelasting heeft dan verwacht en dat dit gevolgen kan hebben voor het aantal vliegbewegingen in een jaar ²
- Geluidscontouren geven bescherming tegen pieklawaai en vliegtuigen op hoogte
- De vliegbasis tot op heden geen natuurwetvergunning heeft en werkt met verouderde milieuvergunning (2001), waardoor de bescherming van de natuur en de volksgezondheid onvoldoende is geregeld
- Gemeente Leeuwarden wettelijk adviseur is en deelneemt aan de Commissie Overleg, Voorlichting en Milieu (COVM)

Overwegende

- Dat een vliegbasis door de geluidsbelastingen de uitstoot van diverse stoffen effect heeft op de gezondheid en het welzijn van de inwoners in de omgeving ³
- Het in stand houden van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving een centrale doelstelling vormt van de nieuwe Omgevingswet en daardoor een groter gewicht krijgt bij afweging over vergunningen

Tevens overwegende

- Dat het aantal F35's op Vliegbasis Leeuwarden op korte termijn nog gaat toenemen doordat de F16's worden vervangen
- Er voornemens zijn om extra F-35-vliegtuigen aan te schaffen

¹ <https://frieschdaetblad.nl/2020/10/29/meer-klachten-inds-komst-van-straalager-f-35-naar-leeuwarden>

² <https://www.democratie.nl/item/democratie-voor-defensie-3f-maakt-veel-meer-herse-dan-verocht-wat-gevolgen-kan-hebben-voor-het-aantal-vluchten/>

³ Dit blijkt uit verschillende onderzoeken van het RIVM en de WHO. Denk hierbij aan factoren als stress, slaapproblemen, daarmee gemoeide hart- en vaatproblemen, psychosociale effecten en invloed op leerprestaties van kinderen

- In de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening wordt voorgesteld om het bestaande militaire oefengebied in het noorden van Nederland uit te breiden om met gevechtsvliegtuigen zoals de F-35 te kunnen oefenen ⁴
- De geluidsbelasting en gezondheidsimpact van de vliegbewegingen hierdoor op de korte en lange termijn verder kunnen toenemen

Spreekt uit

- Dat de extra geluidsproductie van de JSF niet ten koste mag gaan van de gezondheid van de inwoners die wonen in de omgeving van de vliegbasis

Verzoekt het college

- Om bij de advisering over vergunningsaanvragen van de basis bijzondere aandacht te besteden aan het aspect volksgezondheid en het bevoegd gezag te verzoeken om de gezondheidseffecten te betrekken bij de besluitvorming over de vergunning
- Bij de vergaderingen van COVM en bij de Minister van Defensie aan te dringen op het hanteren van de volgende uitgangspunten voor de kortere termijn:
 - o Het verder optimaliseren van het vliegpatroon bij landen en opstijgen op een wijze waarbij de overlast wordt gereduceerd
 - o De schil van de (eind 80-er/begin 90-er jaren) geïsoleerde woningen te (laten) controleren, waar nodig te herstellen en na te gaan of door de geluidskennmerken van JSF aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geluidsniveau binnen de woningen op het niveau te houden/brengen dat in de regelgeving voor geluid is vastgelegd
 - o Een transparante omgang met rapporten inzake geluid, geur en stoffen
- Het initiatief te nemen om samen met betrokken stakeholders (betrokken Ministeries, Provincie Fryslân, GGD Fryslân en eventuele andere relevante partijen) de effecten op de gezondheid inzichtelijk te maken, voor de lange termijn de monitoring van gezondheidseffecten vorm te geven en de gemeenteraad jaarlijks over de voortgang te informeren.

En gaat over tot de orde van de dag.

GroenLinks Leeuwarden PvdA Leeuwarden D66 Leeuwarden CDA Leeuwarden

FNP Ljouwert

⁴ <https://www.lc.nl/friesland/Militaire-toestellen-rukken-op-veel-ruimte-deel-van-Friesland-hoort-straals-overskomende-straallijnen-26353739.html>



Gemeente Leeuwarden
t.a.v.
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

GGD Fryslân
Haringertrêkweg 58
Leeuwarden
Postbus 612
8901 BK Leeuwarden
t 088 22 99 122
info@ggd.fryslan.nl
www.ggd.fryslan.nl

Datum	Ure kenmerk	One kenmerk	Bijlagen
19 oktober 2021		UITZ1013635CDD Referentie door	Doordiennummer 088 - 22 99 222
Onderwerp	Gezondheidsonderzoek (Oekis 139771)	E-mail	

Geachte

Naar aanleiding van de aangenomen motie van gemeente Leeuwarden om een gezondheidsonderzoek op te zetten / te faciliteren rondom de vliegbasis in Leeuwarden heeft u contact opgenomen met GGD Fryslân om hierin te adviseren. Eind augustus hebben wij samen met de ambtenaren van gemeente Waadhoeke en provincie Friesland kort over de mogelijkheden en onmogelijkheden gesproken. Hierbij stuur ik u een overzicht van de informatie die ik toen heb gegeven en de aanvullingen op de punten waar nog vragen over waren. In dit advies zijn eventuele kosten voor gemeente Leeuwarden nog niet opgenomen.

Achtergrond van het advies

Om goed te kunnen kiezen voor een specifiek gezondheidsonderzoek moet voor het begin van het onderzoek bepaald worden wat het doel van het onderzoek is en wat er met de uitkomsten van het onderzoek gedaan wordt.

Onderzoek naar gezondheidseffecten van milieufactoren kan gericht worden op het vinden van nieuwe gezondheidseffecten van de betreffende milieufactor (onderzoek) of op het vaststellen of bijhouden van de uit wetenschappelijk onderzoek bekende gezondheidseffecten (monitor). Voor het vinden van nieuwe gezondheidseffecten is een zeer grote groep deelnemers aan het onderzoek nodig. De gezondheidseffecten van vliegverkeer die tot nu toe zijn onderzocht en aangetoond zijn, zijn daarom onderzocht rond meerdere grote vliegvelden zoals Schiphol en Heathrow. Het aantal omwonenden rondom de vliegbasis in Leeuwarden is relatief klein, waardoor een onderzoek naar nieuwe gezondheidseffecten hier geen nieuwe inzichten zal opleveren.

In onze gesprekken kwam naar voren dat het onderzoek gericht wordt op de komst van de F35 vliegtuigen en de daarmee gepaarde veranderingen in de leefomgeving van de omwonenden. De duidelijkst merkbare verandering is het geproduceerde geluid van deze vliegtuigen welke als



indringender wordt ervaren en een hogere geluidsintensiteit hebben. Voor het advies is daarom geïnventariseerd welke gezondheidseffecten gerelateerd aan vliegtuiggeluid goed gemonitord kunnen worden in de relatief kleine groep omwonenden rondom de vliegbasis in Leeuwarden. Hinder en slaapverstoring zijn hierbij als best meetbare en sterk aan de vliegbasis gekoppelde gezondheidseffecten.

Andere gezondheidseffecten worden sterk beïnvloed door andere factoren zoals leefstijl en sociaaleconomische status. Ook is de groep omwonenden relatief klein, waardoor de kracht van de monitor vrij laag is en effecten mogelijk niet naar voren komen, of nog steeds door toeval kunnen worden veroorzaakt. Bovendien zijn hinder en slaapverstoring de effecten die het vroegst optreden. Bij een eventuele wens om de gezondheidseffecten te verbeteren, zal het aanpakken van hinder en slaapverstoring ook de andere effecten positief beïnvloeden.

Mogelijkheden voor monitoring naar hinder en slaapverstoring

Hinder en slaapverstoring worden gemeten door middel van vragenlijsten. Deze gezondheidseffecten zijn dan ook zelf gerapporteerd.

Er zijn twee mogelijkheden om een monitor naar hinder en slaapverstoring in te richten: aansluiten bij de landelijke gezondheidmonitor voor volwassenen en ouderen of een belevingsonderzoek. Ik zal deze twee mogelijkheden hieronder toelichten.

Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen

Uitkomsten: zelf-gerapporteerde gezondheid, waaronder hinder en slaapverstoring door vliegtuiggeluid

Landelijk wordt elke vier jaar door alle GGD-en in Nederland een vragenlijst uitgestuurd naar een deel van de inwoners om de zelf-gerapporteerde gezondheid uit te vragen. Deze monitor bestaat uit een basis vragenlijst waarin landelijke afgestemde vragen zijn opgenomen. In 2020 zijn (ernstige) hinder en slaapverstoring door vliegtuiggeluid meegenomen ten behoeve van een landelijk onderzoek naar gezondheidseffecten door vliegtuiggeluid. Ook andere bronnen van geluid (o.a. verkeer en bureu) zijn hierin meegenomen.

Het RIVM heeft een landelijk onderzoek opgestart naar hinder en slaapverstoring en geluid van vliegvelden (programmatische aanpak van het meten van vliegtuiggeluid, PAMV). Dit onderzoek zal naar verwachting langere tijd lopen. Hiervoor is de steekproef (aantal gevraagde inwoners) rondom vliegvelden, waaronder de militaire vliegbasis in Leeuwarden, opgehoogd. Hierdoor kan er rondom de vliegbasis ook op lokaal gebiedsniveau (clusters van 4-cijferige postcodes) de ernstige hinder en slaapverstoring worden bepaald.

De gezondheidsmonitor in 2020 is uitgevraagd in de periode tussen september en december. Hier valt de komst van de F35 op 31 oktober 2020 in. Echter was het grootste deel van de respons toen al binnen, waardoor de verwachting is dat de invloed van de komst van de F35 nog vrij klein is. In 2024 staat de volgende landelijke monitor gepland, waarin de uitvraag voor hinder en slaapverstoring door vliegtuiggeluid ten behoeve van het PAMV onderzoek ook zit opgenomen. Een tussentijdse extra uitvraag zal niet mogelijk zijn.

In het kader van het PAMV onderzoek zal er een eindrapportage komen, welke door een landelijke werkgroep wordt uitgewerkt. De verwachting is dat er een gezamenlijke rapportage komt waar zowel aandacht is voor landelijke cijfers als voor de gebieden rondom de verschillende vliegvelden, waaronder de vliegbasis in Leeuwarden. Deze landelijke aanpak zal mogelijk meer inzichten opleveren voor gemeente Leeuwarden, ten opzichte van alleen rapportage op basis van de



gezondheidsmonitor rondom de vliegbasis. Hoe lang het PAMV onderzoek precies zal gaan lopen, en wanneer het eindrapport beschikbaar komt is nog niet bekend.

Belevingsonderzoek

Uitkomsten: zelf-gereporteerde gezondheid, waaronder hinder en slaapverstoring door vliegtuigeluid. Beleving van het wonen rondom de vliegbasis. Inpraak aan bewoners geven voor het verbeteren van hun woonomgeving.

Een belevingsonderzoek is in de basis vergelijkbaar met de landelijke gezondheidsmonitor, maar zit niet vast aan en landelijk bepaalde voorwaarden. Bij belevingsonderzoeken wordt naast hinder en slaapverstoring door geluid ook aandacht besteed aan onder andere woontevredenheid, vertrouwen in instanties en overlast door geur of rook. Daarnaast is het ook vrij om deze in kortere intervallen uit te vragen. GGD Fryslân adviseert om de intervallen niet korter dan tweejaarlijkse te houden, omdat eventuele veranderingen in de uitkomsten niet sneller zichtbaar zullen zijn. Daarnaast is de tijdsduur van een lopend onderzoek zodanig dat deelnemers het gevoel kunnen krijgen dat ze heel snel achter elkaar gevraagd worden. Hierdoor kunnen deelnemers afhaken bij een herhaling van het onderzoek.

Een belevingsonderzoek biedt naast een gezondheidsmonitor ook kansen om voorgenomen plannen of maatregelen te toetsen aan de wensen van de inwoners. Daarnaast kan met hetzelfde belevingsonderzoek de effecten van deze veranderingen worden gevolgd.

De ervaring van andere GGD-en die vergelijkbaar onderzoek hebben ondersteund of uitgevoerd is dat deze vragenlijsten negatiever worden ingevuld dan de gezondheidsmonitor. Aangenomen wordt dat dit komt doordat een belevingsonderzoek erg gericht is op dit onderwerp, waar de landelijke gezondheidsmonitor veel verschillende onderwerpen bevat.

Een belevingsonderzoek is een onderzoek dat veel tijd in beslag neemt. Zowel in de voorbereidingen als in de uitvoering en de verwerking van de resultaten. In de voorbereidende fase zal bepaald moeten worden welke gebieden ten opzicht van elkaar vergeleken moeten worden en of deze gebieden voldoende inwoners heeft om de resultaten te kunnen duiden. Daarnaast moeten er experts ingezet worden om de juiste vragenlijst samen te stellen zodat deze aan de kwaliteitseisen voor een belevingsonderzoek voldoet. Na het verzamelen van voldoende respons moeten de ingevulde vragenlijsten vervolgens verwerkt worden en uitgebreid geanalyseerd om onregelmatigheden eruit te filteren. Hierna kan begonnen worden met het verwerken van de resultaten naar bevindingen en een rapportage.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende informatie heb gegeven over de voor en nadelen van de verschillende onderzoeken. Als u nog vragen heeft, dan kunt u contact met team milieu en gezondheid opnemen.

Met vriendelijke groet,

Van: @ggdfryslan.nl>
Verzonden: donderdag 16 december 2021 15:38
Aan:
Onderwerp: RE: Vliegbasis - luchtkwaliteit

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Beste

Aanvullend op de laatste e-mail had ik toegezegd om mee te denken over partners die kunnen helpen bij het uitvoeren van belevingsonderzoeken.

Ik heb dit overlegd met mijn collega's en daar kwam naar voren dat wij als overheidsorganisatie natuurlijk geen 'reclame' mogen maken voor specifieke adviesbureaus, dus het bedrijf dat wij gebruiken kan ik niet als enige aangeven.

Voorbeelden van adviesbureaus die ervaringen hebben met dit type onderzoek zijn:

- * motivaction
- * I & O research
- * Desan research
- * en anderen...

Misschien hebben jullie al een contract met een partner vanuit de onderzoeken die de gemeente zelf doet over woonbeleving?

Als je de vorige mail nog in officiële vorm nodig hebt zoals een ondertekende brief, laat je dat dan weten? Dan ga ik dat verwerken met ons secretariaat (dat zou begin volgende week klaar moeten kunnen zijn).

Met vriendelijke groet,

T: .
M:
E:
werkdagen: ma, di, do, vr



GGD Fryslân
Harlingertrekweg 58
Postbus 612
8901 BK LEEUWARDEN

Van: @leeuwarden.nl>
Verzonden: donderdag 9 december 2021 16:50
Aan: @ggdfryslan.nl>
Onderwerp: FW: Vliegbasis - luchtkwaliteit

Goedemiddag

Ik heb nog geen reactie van gehad op de vraag in mijn onderstaande mail. Ik wil graag begin volgende week een reactie. de gemeenteraad begint vragen te stellen over de stand van zaken. En eind volgende week is er een COVM vergadering. Daar zal het voorgenomen onderzoek ook aan de orde komen. Als de GGD het onderzoek niet kan of wil uitvoeren, dan is dat jammer maar dat is dan zo, maar dan is dat iig ook duidelijk. Dan moeten wij op zoek naar een alternatief. Dus graag een reactie en zonodig nog even overleggen.

Mvg

Van:

Verzonden: maandag 29 november 2021 12:01

Aan: @ggdfryslan.nl>

Onderwerp: RE: Vliegbasis - luchtkwaliteit

Goedemorgen

Ok helder mbt vergaderingen werkgroep luchtkwaliteit.

Ook mbt de uitstoot van de F16 is Defensie niet scheutig met informatie. Op internet is er echter wel het nodige te vinden. Vraag blijft natuurlijk wat dan het effect is voor het milieu maw de omgeving en de gezondheid van omwonenden. Er zijn geen normen en er zijn geen meetresultaten van de luchtkwaliteit rond de basis. De aandacht voor luchtkwaliteit wordt nu benadrukt of wordt actueel door de extra, ervaren en gemeten, hinder die de F 35 lig qua geluid veroorzaakt.

Krijg ik van jou op korte termijn nog antwoord op de vraag of de GGD voor Leeuwarden e.a een onderzoek kan/wil uitvoeren en een kostenraming van zo'n onderzoek ? dan kan de wethouder de gemeenteraad informeren over de stand van zaken.

Mvg

Van: @ggdfryslan.nl>

Verzonden: vrijdag 26 november 2021 14:55

Aan: @leeuwarden.nl>

Onderwerp: Vliegbasis - luchtkwaliteit

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Hallo

Ik heb net contact gehad met over de bijdrage van de GGD voor de werkgroep. We hebben afgesproken dat ik vanuit de GGD een soort factsheet ga opzetten over luchtkwaliteit en gezondheid vanuit de meest recente informatie die beschikbaar is. Als er daarna nog vragen zijn, kunnen wij alsnog een keer bij een vergadering aanwezig zijn voor een toelichting.

Ik was nog benieuwd naar het volgende. Ik heb nu een paar keer gehoord dat ze zorgen voor de luchtkwaliteit op dit moment vooral voort komen uit het niet beschikbaar komen van gegevens vanuit defensie en de geurhinder. Voor dat eerste punt, waren er wel gegevens beschikbaar voor de vorige vliegtuigen zoals de F16?

Met vriendelijke groet,

T:

M:

E:

werkdagen: ma, di, do, vr



GGD Fryslân
Harlingertrekweg 58
Postbus 612
8901 BK LEEUWARDEN

DISCLAIMER Veiligheidsregio Fryslân:

Een per e-mail verzonden mededeling is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender te informeren. Aan de inhoud van deze e-mail en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij schriftelijk uitdrukkelijk anders is overeengekomen. Binnen Veiligheidsregio Fryslân werken Brandweer Fryslân en GGD Fryslân aan de brandweezorg, publieke gezondheidszorg, rampenbestrijding en crisisbeheersing. Meer informatie over onze organisatie vindt u op www.veiligheidsregiofryslan.nl, www.ggdfryslan.nl en op www.brandweeerfryslan.nl.

DISCLAIMER Veiligheidsregio Fryslân:

Een per e-mail verzonden mededeling is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender te informeren. Aan de inhoud van deze e-mail en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij schriftelijk uitdrukkelijk anders is overeengekomen. Binnen Veiligheidsregio Fryslân werken Brandweer Fryslân en GGD Fryslân aan de brandweezorg, publieke gezondheidszorg, rampenbestrijding en crisisbeheersing. Meer informatie over onze organisatie vindt u op www.veiligheidsregiofryslan.nl, www.ggdfryslan.nl en op www.brandweeerfryslan.nl.

Van:
Verzonden: donderdag 23 december 2021 11:25
Aan:
CC:
Onderwerp: RE: gezondheidsonderzoek vliegen F35

Dag

We hebben het hier even overleg gehad, we doen zelf voor zaken met I&O Research, is voor ons een erg prettige en flexibele partij om mee te werken.

We zien zelf geen kans het op te pakken en denken dat een extern bureau ook beter is.

Wel heb ik emailadressen en namen voor je van I&O Research:

namens I&O Research info@ioresearch.nl;
i@ioresearch.nl;
[@ioresearch.nl](https://www.ioresearch.nl)

Groet,

Van: @leeuwarden.nlb
Verzonden: vrijdag 17 december 2021 09:49
Aan: @leeuwarden.nlb
Onderwerp: gezondheidsonderzoek vliegen F35

Goedemorgen

Eigenlijk is het beter om even te overleggen, maar daar heb ik vandaag lig geen tijd voor en jij mogelijk ook niet. Daarom tussen de andere dingen door, eerst deze mail met informatie en dan kunnen we zonodig in januari wel aanvullend overleggen.

De raad heeft in juni met een motie benw verzocht om een meerjarig onderzoek uit te voeren naar de gezondheidseffecten op omwonenden van de vliegbasis door het vliegen met de F35. De resultaten moeten jaarlijks aan de raad worden gepresenteerd. Wethouder Hein de Haan wil een onderzoek lig uitvoeren in samenwerking met de provincie, gemeente Waadhoeke en evt Defensie. We hebben de GGD gevraagd of zij zo'n onderzoek voor ons kunnen uitvoeren. De GGD heeft de zaak bekeken en komt tot de conclusie dat een blootstellingsonderzoek geen conclusies zal opleveren om dat de populatie te klein is. Hun eigen 4-jaarlijkse monitor ligt te ver af van de jaarlijkse terugkoppeling van de raad. De GGD adviseert daarom om als gemeente een 2 jaarlijks belevingsonderzoek uit te voeren.

De vraag aan de GGD of zij dat voor de gemeente zouden kunnen uitvoeren, hebben ze ook afgewezen. Omdat Leeuwarden zelf ook onderzoeken uitvoert, zouden we dat zelf ook wel kunnen evt door een van de onderstaande adviesbureaus. De GGD geeft aan dat adviesbureaus die ervaringen hebben met dit type onderzoek zijn:

- * motivaction
- * I & O research
- * Desan research
- * en anderen...

Is het idd zo dat Leeuwarden zelf dit soort onderzoek uitvoert of kan uitvoeren of wordt dat uitbesteed. Zo ja kunnen jullie zo'n onderzoek uitvoeren. Of is het toch beter om een bureau in te huren en hebben we dan evt een doorlopend contract met zo'n bureau.

Als jij niet de aangewezen collega voor deze vraag bent, dan graag doorsturen naar een collega die dat wel kan beantwoorden.

Mvg



Offerte

Belevingsmonitor Vliegbasis Leeuwarden

Gemeente Leeuwarden

21 januari 2022



www.ioresearch.nl

1 Inleiding

De Vliegbasis Leeuwarden ligt ten noordwesten van de stad Leeuwarden. Het is een van zeven militaire vliegbases in Nederland. De vliegbasis wordt omringd door Leeuwarden en de dorpen Marssum, Engelum, Sciens, Cornjum, Britsum en Jelsum. De gevechtsvliegtuigen vliegen elke werkdag en van oktober tot en met maart regelmatig 's avonds. Vliegbasis Leeuwarden is tevens de thuisbasis van de Waddenheli die medische spoedvluchten uitvoert van en naar de Waddeneilanden. Dat gebeurt zowel overdag als ook 's nachts.

Ondanks dat er aandacht is voor het beperken van geluidsoverlast, ervaren omwonenden toch hinder van het vliegverkeer. Dit lijkt te zijn verergerd sinds de komst van de nieuwe F-35 (JSF) gevechtsvliegtuigen op de basis. De toenemende signalen vanuit de omgeving zijn voor de gemeente Leeuwarden aanleiding om de aard en omvang van de overlast en de effecten daarvan op systematische wijze te gaan monitoren. In een motie d.d. 2 juni 2021 vraagt de gemeenteraad om een onderzoek naar de lange termijn gezondheidseffecten waarover de gemeenteraad jaarlijks wil worden geïnformeerd.

Op dit moment bestaan er al onderzoeken die zich richten op de gezondheid van de bevolking, waaronder de algemene gezondheidsonderzoeken van de GGD op provinciaal en gemeentelijk niveau. De gemeente Leeuwarden heeft in aanvulling daarop behoefte aan monitorinformatie die zich specifiek richt op de effecten van de het vliegverkeer van en naar de vliegbasis. Dit onderzoek zal inzicht moeten bieden hoe de overlast zich in de loop van de tijd ontwikkelt, waar dit zich met name voordoet en welke effecten er zijn op de langere termijn.

U heeft I&O Research uitgenodigd een voorstel uit te brengen voor de opzet en uitvoering van dit monitoronderzoek. We willen u hartelijk danken voor deze aanvraag en brengen deze offerte met plezier aan u uit. Ons voorstel is gebaseerd op een telefonische toelichting door van de gemeenten Leeuwarden.

Waarom kiezen voor I&O Research?



I&O Research is een onderzoeksbureau voor maatschappelijke vraagstukken. Wij werken voor overheid en non-profitorganisaties. Met ons onderzoek willen we hen helpen Nederland beter, mooier, gezonder, welvarender en duurzamer maken. Met onze betrouwbare en onafhankelijke onderzoeken en aanvullend advies helpen we onze opdrachtgevers hierin beter onderbouwde beslissingen te nemen. I&O Research heeft ruime expertise en ervaring met burgerraadplegingen op het terrein van leefbaarheid en overlast.



Vliegbasis Leeuwarden

2 van 14

2 Doel- en vraagstelling

Het onderzoek dient inzicht te geven in de aard en omvang van de overlast die omwonenden van de Vliegbasis Leeuwarden ervaren. Hierbij kan het gaan om directe overlast in de vorm van geluid of luchtkwaliteit en daarnaast om daaraan gerelateerde effecten op onder meer de gezondheid, algemeen welbevinden of de waardering voor de kwaliteit van wonen.

Op basis van bovenstaande doelstelling en afbakening zijn de twee centrale onderzoeksvragen te formuleren. Deze vraagstelling beschouwen we als een eerste aanzet die we graag in overleg met u in de beginfase van het onderzoek verder uitwerken. De twee vragen zijn:

- 1 In hoeverre ervaren omwonenden overlast van het vliegverkeer vanuit de vliegbasis?
 - aard van de overlast: geluid, stank of anderszins
 - moment en frequentie: tijdstippen, perioden
 - ernst van de hinder: mate waarin het optreedt
- 2 Welke gevolgen ervaren omwonenden van het vliegverkeer vanuit de vliegbasis?
 - effecten op veiligheidsbeleving
 - effecten op het welbevinden/ woongenot
 - effecten op de gezondheid

Het gaat in dit onderzoek nadrukkelijk om de beleving van omwonenden van de vliegbasis. De uitkomsten bieden dus geen objectief zicht op het feitelijke geluidsvolume of de luchtkwaliteit. Daarover worden gegevens verzameld via het daarvoor ingerichte meetnet. Waar het gaat om de effecten van het vliegverkeer die uit het onderzoek naar voren komen, dient te worden bedacht dat het gaat om zelf gerapporteerde gegevens. De medische onderbouwing daarvan is mogelijk wel aanwezig maar niet te achterhalen in het kader van dit onderzoek.

3 Opzet van het onderzoek

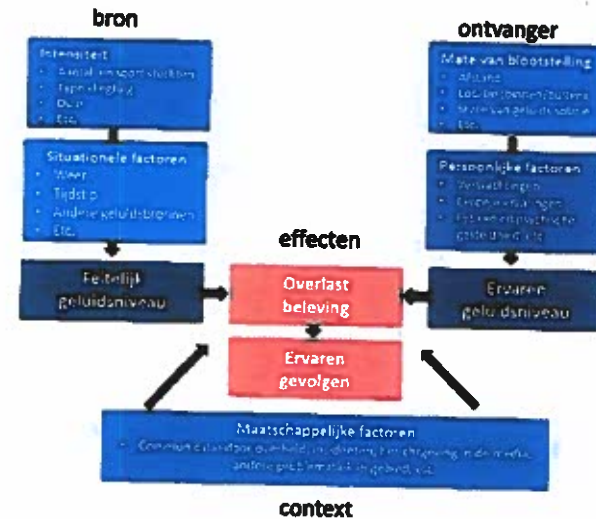
We presenteren u hieronder het voorstel voor de opzet van dit onderzoek. We gaan achtereenvolgens in op:

- het conceptueel kader
- de afbakening van het onderzoeksgebied
- de onderzoeksmethode
- de rapportage

3.1 Conceptueel kader

Op de beleving van de overlast en de daaruit voortvloeiende gevolgen zijn tal van factoren van invloed. Een aantal daarvan is schematisch weergegeven in onderstaand conceptueel kader.¹ Op de beleving van de overlast en de gevolgen die men daarvan ondervindt wordt naast door het feitelijke geluidsniveau onder meer bepaald door persoonlijke en maatschappelijke factoren, dat betekent dat we in het onderzoek bij de interpretatie van de uitkomsten hiervan bewust moeten zijn. Het laat zien dat aan een toenemende overlastbeleving of een groeiende groep mensen die negatieve gevolgen ervaart, geen absolute waarde is toe te kennen. Het is van belang deze in hun context te plaatsen. Idealerweise worden de uitkomsten in een bepaalde meetperiode gerelateerd aan bijvoorbeeld het feitelijke aantal vluchten, de ingezette toestellen etc., maar bijvoorbeeld ook in de maatschappelijke context van dat moment.

Afbeelding 1 Analysemodel



3.2 Afbakening onderzoeksgebied en steekproef

De geluidshinder en andere effecten van de vliegbasis op de omwonenden beperken zich niet tot de gemeente Leeuwarden. Dit blijkt uit de geluidscontouren en ook uit de geregistreerde klachten. Een onderzoek naar de effecten van de vliegbasis op de bevolking zal daarom idealiter in samenwerking met een aantal buurgemeenten worden opgezet. We stellen voor het onderzoek te richten op de wijken en kernen binnen de blauwe contourlijn (zie kaartje).

¹ Hierbij is voorafnog gekozen om de overlast in relatie tot vliegtuiglawaai te beschrijven. Voor de gevolgen van bijvoorbeeld de luchtkwaliteit geldt een iets ander analysemodel.

Afbeelding 2 Kaart onderzoeksgebied



Steekproef

We stellen voor bij de eerste meting in totaal 5.000 personen te benaderen, verdeeld over Leeuwarden en de omliggende gemeenten. Bij dit onderzoek verwachten we een respons van circa 20 procent, ofwel in totaal 1.000 ingevulde vragenlijsten.

Tabel 1 Steekproef

Gebied	Gemeente	Wijk/kern	Inwoners	Steekproef	Respons
Kerngebied (binnen bruine contour)	Leeuwarden	Stiens e.o., Doldumer Ie e.o., Westeinde e.o., Bilgaard & Havenpark e.o., Vrijheidswijk, Sonnenborgh e.o., Vossepark & Helicon, Nijlân & De Zwette	42.025	1.250	250
		Dronryp, Mensum, Marxum, Ingelum, Skingens, Bitgummole, Bitgum, Iappeterp, Deinum, Beriksum, Boksum, Wier, Blessum	13.587	1.250	250
	Tietjeristeradeel	Wijns			
Tweede ring (binnen blauwe contour)	Leeuwarden	Binnenstad, Poarmargezone, Oud-Oost, Holzom-West, Heechterp & Schieringen, Camminghaburen e.o., Aldlân & De Henrik, Goutum, Hemptens/Teems & Zuidarburen, De Zuidlanden	66.100	1.250	250
	Tietjeristeradeel NO Friesland	Gierkerk, Oenkerk, Oudkerk Birdaard	6.075	625	125
Zuidelijk buitengebied (buiten contour)	Leeuwarden	Dorpen Zuid-Oost, Dorpen Zuid-West, Grou e.o.	16.300	625	125
TOTAAL				5.000	1.000

3.3 Methode

Het onderzoek bestaat uit een online enquête onder een representatieve groep inwoners. Het gaat om een monitor. Dat betekent dat de metingen herhaald worden. We stellen voor om dat eens per kwartaal te doen, bijvoorbeeld in februari/maart, mei/juni, augustus en november.

Steekproeftrekking

Idealerweisen werken we met een steekproef uit de Basisregistratie Personen (BRP). Het voordeel is dat we inwoners van het onderzoeksgebied persoonlijk op naam kunnen aanschrijven en uitnodigen. Verder is het mogelijk de steekproef evenwichtig te verdelen over de leeftijds-categorieën. Voor het werken met de BRP zijn we echter afhankelijk van de medewerking van de gemeente Leeuwarden. Met name dat laatste punt maakt het werken de BRP mogelijk omslachtig, vooral wanneer naast Leeuwarden nog andere gemeenten in het onderzoek worden betrokken. De deelnemende gemeenten zullen dan ieder kwartaal een ontdubbelde steekproef moeten trekken en zal er met iedere gemeente een verwerkersovereenkomst nodig zijn. Het alternatief is te werken met de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Het voordeel is dat we vanuit dit adresbestand zelf steekproeven kunnen trekken en medewerking van de gemeenten niet nodig is. Verder zijn er minder obstakels in relatie tot de privacy. Er zijn echter ook nadelen. De BAG betreft adressen waardoor persoonlijk aanschrijven niet mogelijk is. De brieven zijn dan gericht op 'de bewoners van', wat leidt tot een lagere respons. We zullen dan dus meer uitnodigingen moeten versturen voor een vergelijkbare respons. Bovenstaande voor- en nadelen tegen elkaar afwegend gaan we voorsnog uit van een steekproeftrekking via de BAG.

Benadering en respons

De eerste benadering gaat per brief aan de hand van een gestratificeerde steekproef zoals hierboven beschreven. In de vragenlijst vragen we vervolgens of men mee wil doen aan vervolgmetingen en zo ja, daarvoor een e-mailadres op te geven. Bij de vervolgmeting krijgen deze respondenten per mail opnieuw een uitnodiging. We gaan er van uit dat de helft hieraan vervolg geeft en per meting een op de tien van hen definitief afvalt. We zullen daarom bij iedere meting een aanvullende 'verse' steekproef trekken. Zij krijgen een brief. Op deze manier bouwen we enerzijds een min of meer vast panel op en zorgen we er anderzijds voor dat er voldoende verversing optreedt. Uitgaande van acht metingen in twee jaar leidt dat tot de volgende responsontwikkeling.

Tabel 2 Responsontwikkeling per meting

Metingmoment	Benadering per e-mail	Benadering per brief	Geenlute respons ²	Beschikbaar voor volgende meting
2022-1	-	5.000	1.000	500
2022-2	500	2.500	750	800
2022-3	800	1.800	750	900
2022-4	900	1.600	750	1.000
2023-1	1.000	1.200	750	1.100
2023-2	1.100	1.100	750	1.100
2023-3	1.100	1.000	750	1.100
2023-4	1.100	1.000	750	1.100

² Uitgaande van respons op schriftelijke benadering (BAG-steekproeven) van 20%. Respons op e-mailbenadering 50%.

We versturen naast de uitnodigingsbrieven, een rappelbrief aan degenen die de enquête nog niet hebben ingevuld. De brieven bevatten unieke inlogcodes zodat iedere aangeschrevene de vragenlijst hooguit één keer kan invullen. De brieven worden gedrukt op briefpapier van de deelnemende gemeenten. We gaan ervan uit dat zij de enveloppen kunnen aanleveren. We zullen indien nodig voor het zorgvuldige gebruik van de gegevens een verwerkersovereenkomst afsluiten. Verder benadrukken we dat dataveiligheid bij I&O is geborgd.

De vragenlijst

De vragenlijst stellen we in overleg met u op. Dit doen we op basis van de vraagstelling van dit onderzoek en uiteraard eventuele andere, aanvullende wensen. Het is hierbij van belang in gedachten te houden dat het gaat om een monitoronderzoek. Dat betekent dat een deel van de respondenten aan meerdere metingen meedoet. De vragenlijst moet daarom in onze ogen dus niet te complex of te lang zijn. We geven u hieronder een eerste idee voor de op te nemen vragen/onderwerpen.

Ervaren hinder en overlast vliegverkeer

- geluidhinder
- geurhinder
- hinder stof, roet of rook
- trillinghinder
- slaapverstoring

Ervaren gezondheid en welbevinden

- zelf gerapporteerde gezondheid (luchtwegklachten hoge bloeddruk, hart- en vaatandoeningen, kanker)
- ervaren veiligheid
- ervaren woongenot

Risicoperceptie

- bezorgdheid veiligheid door aanvliegeroute
- bezorgdheid gezondheid – geluid
- bezorgd gezondheid – luchtverontreiniging
- bezorgdheid veiligheid door grondgebonden activiteiten

Persoonlijke en contextuele factoren

- o.a. woonplaats, woonsituatie, dagelijkse bezigheid, fysieke en psychische gesteldheid, algemene houding t.o.v. vliegveld

We gaan uit van een vragenlijst met maximaal 20 vragen. Dat komt neer op 4 kantjes A4 en een invulduur van 4-5 minuten. Nadat de vragenlijst definitief is, programmeren wij een online versie. Nadat we de online vragenlijst hebben getest (dit gebeurt door de betrokken onderzoekers en ons interne testpanel), ontvangt u een testlink.



3.4 Analyse en rapportage

Dataverwerking

We verwerken de ingevulde online vragenlijsten tot een databestand. We checken de kwaliteit van de data onder meer op consistentie en volledigheid. Vervolgens beoordelen we de representativiteit van de respons en passen een weging toe zodat de verhoudingen in de respons overeenkomen met de samenstelling van de totale populatie. We letten daarbij met name op leeftijd, geslacht en wijk/kern. Deze procedure wordt beschreven in een onderzoeksverantwoording, die we toevoegen aan het uiteindelijke rapport.

Analyse

Vervolgens voeren we de analyses uit. We kijken naar het totaalbeeld en maken verder uitsplitsingen naar relevante achtergrondkenmerken en naar relevante deelgebieden, bijvoorbeeld op basis van de geluidscontouren. Een respons van netto 1000 bij de eerste meting is groot genoeg om drie deelgebieden te onderscheiden waarover statistisch te onderbouwen uitspraken mogelijk zijn. Bij latere metingen kan ervoor gekozen worden om de uitkomsten van meerdere kwartalen in hetzelfde gebied samen te nemen tot halfjaars- of jaarcijfers. Dan is er nog een verdere uitsplitsing in deelgebieden mogelijk. Rekenvoorbeeld: na vier metingen is er een opgetelde respons van ruim 3.000 ingevulde vragenlijsten. Op basis daarvan zijn dan acht deelgebieden te onderscheiden waarover uitspraken gedaan kunnen worden.

Rapportage

Na afronding van de analyses stellen we een makkelijk leesbaar en toegankelijk onderzoeksrapport op. Naar verwachting zal dit een beknopt rapport zijn, waarbij de cijfers grotendeels voor zichzelf spreken. We maken gebruik van infographics, kaarten en tabellen. We beperken de tekst tot enkele conclusies en een verantwoording over de wijze van onderzoek. We leggen u eerst de conceptrapportage voor en als u daarmee akkoord bent (of nadat uw eventuele opmerkingen en suggesties zijn verwerkt), leveren we de eindversie van het rapport in een pdf-bestand.

We gaan vooraan nog uit van kwartaalrapportages. Dat betekent dat bij iedere nieuwe meting de kwartaalcijfers worden toegevoegd. Hierdoor ontstaat een inzicht in de ontwikkelingen in de tijd. Doordat in verschillende perioden is gemeten, kunnen de uitkomsten worden gecombineerd tot een gewogen jaarbeeld. We bespreken het rapport eerst in conceptvorm met u en zullen na verwerken van eventuele opmerkingen en suggesties de eindversie opleveren.



4 Planning

De doorlooptijd van de eerste meting is inclusief het ontwikkelen van de vragenlijst, circa 10 weken. De vervolgmetingen hebben een doorlooptijd van circa vijf weken. Hieronder een opzet voor de planning. Deze planning van de metingen is in overleg nog aan te passen.

Eerste meting		
Maand	Week	Activiteit
Februari	6	Opdrachtverlening
	7-8	Startoverleg, planning, verwerkerovereenkomst, afbakening, overleg met buurgemeenten
	8-9	Opstellen vragenlijst
Maart	10	Vragenlijst definitief, programmeren en testen vragenlijst, steekproeftrekking
	11-14	Dataverzameling
	15-17	Analyse en rapportage
Vervolgmetingen		
Maand	Week	Activiteit
Mei/juni	18	Steekproeftrekking
	19-22	Dataverzameling
	23	Analyse en rapportage
Augustus	31	Steekproeftrekking
	32-35	Dataverzameling
	36	Analyse en rapportage
November	44	Steekproeftrekking
	45-48	Dataverzameling
	36	Analyse en rapportage

5 Privacy

I&O Research zorgt voor een uiterst zorgvuldige behandeling van individuele gegevens en garandeert dat in de rapportage geen tot individuele personen of huishoudens herleidbare informatie wordt opgenomen.

- Wij bewaren conform de ISO-20252-normen minimaal 12 maanden lang de verzamelde onderzoeksdata (bijvoorbeeld de ingevulde vragenlijsten) op een plek die uitsluitend toegankelijk is voor geautoriseerd personeel. De verzamelde onderzoeksdata zijn uiteraard ontkoppeld van persoonsgegevens, zoals voorgeschreven in de AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming).
- Deelname aan enquêtes is vertrouwelijk. I&O Research verstrekt geen informatie aan derden. Privacygevoelige informatie verstrekken wij uitsluitend aan de opdrachtgever na voorafgaande expliciete toestemming van de respondenten.

6 Budget

Het benodigde budget voor de uitvoering van de eerste meting bedraagt € - excl. BTW. Dit is inclusief de instrumentontwikkeling, opzet van de rapportage en daarin opgenomen infographics, uitvoering van de dataverzameling en rapportage.

Bij de vervolgmetingen is de vragenlijst ontwikkeld en het rapportageformat bepaald. Deze vervolgmetingen kunnen we voor de onderstaande prijzen aanbieden. In Bijlage 1 treft u een kostenspecificatie aan.

VERVOLGMETINGEN		voorbereiding	uitvoering	rapportage	totaal
meting 2	schriftelijke steekproef				
meting 3	schriftelijke steekproef				
meting 4	schriftelijke steekproef				
meting 5	schriftelijke steekproef				
meting 6	schriftelijke steekproef				
meting 7	schriftelijke steekproef				
meting 8	schriftelijke steekproef				

Het totaalbedrag is afhankelijk van het aantal metingen dat u wilt laten uitvoeren en of u daarover een afzonderlijk rapportage wenst te ontvangen. We bespreken de mogelijkheden en de verschillende opties graag met u.

7 Leveringsvoorwaarden

Op deze offerte zijn de MOA-voorwaarden van toepassing. Alle genoemde bedragen in dit voorstel zijn exclusief BTW.

8 Opdrachtbevestiging

Hierbij stellen de gemeente Leeuwarden en I&O Research de opdrachtverlening en -aanvaarding vast. Deze offerte heeft een geldigheid van 30 dagen.

Gemeente Leeuwarden		I&O Research	
Naam:		Naam:	
Functie:		Functie:	Algemeen directeur
Datum:		Datum:	21 januari 2022
Project:	BLEEVLAEG		
Versie:	1.0		
Status:	Definitief		

Bijlage 1. Kostenspecificatie

EERSTE METING	uurtarief	senior	onderzoeker	data	overige	Totaal
		onderzoeker	onderzoeker	specialist	kosten	
Voorbereiding en ontwikkeling						
startoverleg, afbakening, steekproefbepaling en -trekking en maken werkafspraken		8	16	4		
opstellen en programmeren vragenlijst		4	8	8		
analyseplan, bepalen en aannemen rapportageformaat / infographic		3	6	1		
Uitvoering dataverzameling (n=6.000)						
verzenden 5.000 uitnodigingsbrieven en 4.500 rappelbrieven			4	4		
responsmonitoring en helpdesk			2	2		
verwerking, maken databestand			1	2		
Analyse en rapportage						
opstellen en bespreken conceptrapport, opleveren definitief rapport		5	10	5		
Totaal uren		20	49	26		
Totaal overige kosten						
Totaal excl. BTW						

TWEEDDE METING	uurtarief	senior	onderzoeker	data	overige	Totaal
		onderzoeker	onderzoeker	specialist	kosten	
Voorbereiding						
startoverleg, steekproefbepaling en maken werkafspraken		2	4	2		
Uitvoering dataverzameling (n=2.500)						
Verzenden 2.500 uitnodigingsbrieven en 2.250 rappelbrieven/ baraderen per e-mail			4	4		
responsmonitoring en helpdesk			2	2		
verwerking gegevens in databestand				2		
Analyse en rapportage						
opstellen en bespreken conceptrapport, opleveren definitief rapport		5	10	5		
Totaal uren		7	20	15		
Totaal overige kosten						
Totaal excl. BTW						

VERVOLGMETINGEN		voorbereiding	uitvoering	rapportage	totaal
meting 3	schriftelijke steekproef 1.600				
meting 4	schriftelijke steekproef 1.400				
meting 5	schriftelijke steekproef 1.200				
meting 6	schriftelijke steekproef 1.100				
meting 7	schriftelijke steekproef 1.000				
meting 8	schriftelijke steekproef 1.000				

Vervolgmetingen	Uren (totaal)	Veldwerkuren (brieven)	Totaal excl. BTW

2e meting		
3e meting		
4e meting		
5e meting		
6e meting		
7e meting		
8e meting		

Bijlage 2. I&O Research – Onderzoek dat er toe doet

I&O Research is een onderzoeksbureau voor maatschappelijke vraagstukken. Met onze betrouwbare en onafhankelijke onderzoeken willen we de overheid en andere organisaties ondersteunen Nederland beter, mooier, gezonder, welvarender en duurzamer maken. We kennen de uitdagingen waar onze opdrachtgevers voor staan. We leveren onderzoeksuitkomsten die hen inzichten en handelingsperspectieven bieden voor strategische keuzes en beleidsbeslissingen. In onze werkwijze staan pro-activiteit, informatieveiligheid en transparantie voorop.

Onze opdrachtgevers:

- Rijksoverheid
- Gemeenten, provincies en waterschappen
- Uitvoeringsorganisaties/ZBO's
- Organisaties voor zorg en welzijn
- Ngo's / goededoelenorganisaties
- Lokale en regionale rekenkamers
- Universiteiten en kennisinstututen
- Media

Onze expertisegebieden:

- Arbeidsmarkt en sociale zekerheid
- Duurzaamheid
- Economie
- Gezondheid
- Kennis en wetenschap
- Mobiliteit
- Politiek en openbaar bestuur
- Ruimte e.o.
- Sociaal domein
- Veiligheid

I&O Research is een full-service-onderzoeksbureau. Wij doen diverse vormen van opinie- en beleidsonderzoek, waaronder klantwaarderingsonderzoek, draagvlakonderzoek, datascience, belevingsmonitoring en evaluatie- en rekenkameronderzoek. U kunt ons inschakelen voor kwalitatief en kwantitatief onderzoek of combinaties daarvan, complete onderzoeksprojecten en advisering daarvoor of alleen voor de uitvoering van de dataverzameling. Voor tijdelijke opdrachten voor onderzoekers en dataspecialisten hebben we een detachingsconsulent in huis.

Kwaliteitsstandaarden

I&O Research mag drie internationaal erkende kwaliteitsstandaarden voeren: ISO 9001 voor de bedrijfsvoering, ISO 20252 voor beheersing van het proces van onderzoek en panelbeheer en ISO 27001 voor informatiebeveiliging. I&O Research is lid van de Marktonderzoek Associatie (MOA), de Keurmerkgroep van MOA en de Vereniging van Beleidsonderzoeksbureaus (VBO). Wij onderschrijven de internationale ICC/ESOMAR-gedragscode voor markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. Daarnaast onderschrijven wij de Integriteitscode voor Statistisch en Analytics Onderzoek van MOA/VBO/VSO. Wij werken volgens de Gouden Standaard van het CBS. De Gouden Standaard is een uniek ijkkingsinstrument voor nationale en regionale steekproeven en zorgt voor betere aansluiting bij de overige Europese landen die gebruikmaken van vergelijkbare data in hun land.

I&O Research Enschede

Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
T (053) 200 52 00
E info@ioresearch.nl
KVK-nummer 08198802

I&O Research Amsterdam

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
T (020) 308 48 00
E info@ioresearch.nl

Gemeente Leeuwarden

De secretaris-generaal van het ministerie van Defensie

Postbus
2500 ES DEN HAAG

Onderwerp **Onderzoek gezondheidseffecten F35**

Uw nummer

2021-078126

Om te maken

Dienst

Fysiek Domein

Service

Contact

Duurzame Omgevingskwaliteit

Waar-App

Bijlagen

kopie motie gezondheidsonderzoek

Datum

24 januari 2022

VERZONDEN 27 JAN. 2022

Geachte mevrouw

De F35 veroorzaakt veel meer geluidhinder in de omgeving van de vliegbasis Leeuwarden dan de F16. Omwonenden hebben zorgen over de gevolgen voor hun gezondheid. De gemeenteraad heeft ons met een motie gevraagd een onderzoek in te stellen naar de gevolgen voor de gezondheid van omwonenden door het vliegen met de F35. De motie is ter kennisname bijgevoegd. De gemeenteraad wil graag jaarlijks worden geïnformeerd over de gevolgen.

Wij willen zo'n onderzoek uitvoeren, maar dan graag in samenwerking met de provincie Fryslân, de gemeente Waadhoeke en uw ministerie. De hinder van de F35 raakt immers niet alleen inwoners van onze gemeente. De provincie en de gemeente Waadhoeke hebben hun deelname al toegezegd.

Wij hebben de GGD Fryslân gevraagd het onderzoek voor ons uit te voeren. De GGD ziet geen kans het onderzoek zelf uit te voeren, maar wil graag als adviseur betrokken blijven. Wij onderzoeken momenteel of een onderzoeksbureau voor ons het onderzoek kan uitvoeren.

Samen met onze partners verzoeken wij u te participeren in het onderzoek en daar een nog nader te bepalen bijdrage aan te leveren. Graag horen wij of uw wilt deelnemen.



Blad 2

Mede namens het college van Gedeputeerde Staten van Fryslân en burgemeester en wethouders van de gemeente Waadhoeke,

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.



Ministerie van Defensie

Gemeente Leeuwarden
T.b.v. College van Burgermeester en Wethouders
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Datum 26 april 2022
Betreft Ontvangstbevestiging brief

Onze referentie
052022010376

Bij de antwoording, datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden

Uw referentie
2021-078126

Geacht college,

Allereerst mijn welgemeende excuses voor deze late reactie op uw verzoek. Wegens onvoorziene omstandigheden is uw brief niet correct geregistreerd en daardoor voor enige tijd niet in behandeling genomen.

Uw brief is echter op 2 februari jl. (onze ref. BS2022002448) door het Ministerie van Defensie ontvangen en is op dagtekening van deze brief uitgezet bij de Directie Veiligheid voor inhoudelijke behandeling. Zij zullen zo spoedig mogelijk met een inhoudelijke reactie komen.

Hoogachtend,

PLAATSVERVANGEND HOOFD DIRECTIE BESTUURSONDERSTEUNING EN ADVIES



Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Leeuwarden
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden

Onderwerp: Uw brief van 24 januari 2022 over gezondheidsonderzoek

Geacht college,

Allereerst excuses voor de vertraging bij de beantwoording van uw brief. Ik begrijp dat er op ambtelijk niveau wel reeds contact is geweest over de motie van de gemeenteraad en de gewenste ondersteuning van Defensie daarbij. Met deze brief kom ik formeel terug op uw verzoek van 24 januari jl. om mee te werken aan een onderzoek naar de gevolgen van de inzet van de F-35 voor de gezondheid van omwonenden van vliegbasis Leeuwarden.

Het ministerie van Defensie is bereid mee te werken aan het gevraagde onderzoek en gaat graag met u, en betrokken partijen, het gesprek aan. Ik wil u vragen het initiatief te nemen voor een gesprek over o.a. de onderzoeksopdracht en de vraag hoe we de omwonenden bij dit onderzoek gaan betrekken. Indien deze opdracht al in concept gereed is dan ontvangen wij het document graag ter voorbereiding. Voor verder contact met het ministerie over dit onderzoek kunt u contact opnemen met

DE STAATSECRETARIS VAN DEFENSIE,
Namens de Secretaris-Generaal

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
Nederland
www.defensie.nl

Datum

07 JUL 2022

Onze referentie

ESJ022013686

Uw referentie

In afwachting aan

Bij beantwoording datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden.

Aan de gemeenteraad

Onderwerp: Stand van zaken onderzoek gezondheid rond vliegbasis en F35
Uw kenmerk: -
Oms kenmerk: 2022-239353
Dienst: Fysiek Domein
Sector: Duurzame Omgevingskwaliteit
Contact: -
Bijlagen: -
Datum: 8 november 2022

Geachte leden van de gemeenteraad,

Tijdens de informatieve bijeenkomst met uw raad over de Regionale Opvanglocatie (ROL) op 2 november jl. hebben wij toegezegd uw raad te informeren over de stand van zaken van het voorgenomen onderzoek naar de gezondheid van omwonenden rond de vliegbasis als gevolg van het vliegen met de F 35. Met deze brief delen wij graag met u de stand van zaken van de uitvoering van die motie.

Motie

De motie over dit onderwerp is door uw raad op 2 juni 2021 aangenomen. Tot op heden is een onderzoek nog niet in uitvoering. De voorbereidingen lopen niet zo vlot als wij wensen. Wij hebben uw raad in juli van dit jaar geïnformeerd over de stand van zaken bij het totaal overzicht van aangenomen moties tot mei 2022.

Ons college heeft aangegeven dat wij de motie willen uitvoeren samen met de gemeente Waadhoeke, de provincie Fryslân en het ministerie van Defensie. De gemeente Waadhoeke en de provincie hebben snel hun medewerking toegezegd. Defensie heeft in juli van dit jaar schriftelijk bevestigd te willen participeren in het onderzoek.

Onderzoek

De GGD heeft aangegeven dat een betrouwbaar gezondheidsonderzoek niet haalbaar is in verband met een te kleine populatie. Zij adviseert daarom een gezondheidsbelevingsonderzoek. Bij ons en de andere partners bestaat twijfel over de toegevoegde waarde van een belevingsonderzoek, ook in relatie met de kosten daarvan. Bij een belevingsonderzoek geven de deelnemers aan hoe zij hun situatie beleven. Dat geeft een andere weergave dan een gezondheidsonderzoek waarbij objectief onderzoek wordt gedaan naar specifieke gezondheidsfactoren. Wij vragen ons af of het resultaat van zo'n belevingsonderzoek het inzicht gaat bieden dat uw raad wenst. Dit type onderzoek lijkt echter tot nu toe het beste en enige alternatief. Wij vinden het

Blad 2

Jammer dat de voorbereidingen van het onderzoek niet vlotter verlopen. Wij hebben binnenkort een bestuurlijk overleg met de gemeente Waadhoeke en de provincie.

Milieuhygiënische situatie regionale opvanglocatie (ROL)
Wellicht ten overvloede wijzen wij er op dat de beoogde locatie van de ROL aan de Troelstraweg buiten de wettelijke 35 Ke-contour ligt. Die contour beschermt omwonenden rond de vliegbasis tegen te veel vliegtuiglawaai. Wij wijzen er daarbij op dat er in de dorpen rond de vliegbasis veel woningen binnen de 35 Ke-contour liggen.

De locatie ligt wel binnen de zone Industrielawaai rond de vliegbasis. De bouw van nieuwe woningen kan binnen die zone met een besluit hogere waarde worden toegestaan. Met een hogere waarde kan worden afgeweken van de voorkeurswaarde voor de geluidbelasting op gevels van woningen. Daarover hebben wij u in de informerende brief van 27 juni jongstleden ook geïnformeerd. Ook voor de zone Industrielawaai geldt dat er veel andere woningen in de omgeving van de vliegbasis binnen die zone liggen.

Wij zijn dan ook van mening dat voor de nieuw te bouwen woningen die voor de ROL gebruikt zullen gaan worden, van een vergelijkbare milieubelasting sprake zal zijn als bij andere reeds aanwezige woningen. Onderzoeken met betrekking tot externe veiligheid, geur, geluid en dergelijke zijn geborgd in de planologische procedure die nodig is voor de beoogde vestiging van de opvanglocatie.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

Handtekening van de burgemeester
van Leeuwarden op 08-11-2022
in aanwezigheid van de wethouders
Arie Smit



secretaris.

Handtekening van de secretaris
van Leeuwarden op 08-11-2022
in aanwezigheid van de wethouders
Arie Smit



*Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.

MEMO

Aan:

Van:

Datum: 16 november 2022

Onderwerp: onderzoek gezondheid rond vliegbasis

Registratienummer:

Kopie:

Nav de motie van de raad hebben we de GGD gevraagd om een gezondheidsonderzoek voor ons uit te voeren. De GGD heeft laten weten dat niet te kunnen en heeft een belevingsonderzoek geadviseerd. Een belevingsonderzoek is echter niet wat de raad vraagt. Een en ander heeft tot op heden niet geleid tot een goed bruikbare onderzoek opzet.

Hoe nu verder?

Op 21-11 a.s. is er voorafgaand aan de COVM een bestuurlijk overleg gepland met Waadhoeke en provincie. van Waadhoeke is echter verhinderd. Daarna moet nog een overleg volgen met Defensie. Daarna zal de raad moeten weten wat het college met het gevraagde onderzoek gaat doen. De motie is eerst aanvaard, maar de opdracht kan wellicht bij nader inzien toch terug worden gelegd.

Hieronder, zoals je gevraagd hebt een overzicht met informatie over gezondheid in relatie tot lawaai door vliegverkeer.

Defensie

Defensie heeft laat gereageerd op ons verzoek om te participeren in het onderzoek. In juli 2022 is de bevestiging binnen gekomen. Een paar pogingen om contact te leggen met de contactpersoon hebben niet tot een reactie geleid.

Defensie heeft bij monde van op 19 september wel de suggestie gedaan om een oa door ons voorgesteld/gewenst onderzoek naar een dosis-effectrelatie van militair vliegverkeer en ernstig gehinderden (hkv de omzetting Ke-contour naar Lden-contour in het Leeuwarder onderzoek in te bouwen. Dat heb ik eerst afgewezen omdat dat voorbij gaat aan de motie van de gemeenteraad en zo'n onderzoek wmb de verantwoordelijkheid/taak van Defensie is.

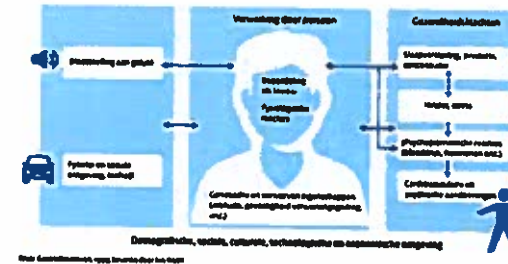
Blad 2

Vanmorgen heeft een vergelijkbare poging gedaan, maar dan mbt een onderzoek naar piekgeluiden door vliegtuigen. Het Luchthavenbesluit uit 2013 voor de vliegbasis is geëvalueerd met een onderzoek door Adecs Airinfra. Defensie gaat nu reageren op dat onderzoek en kijken wat ze er verder mee moet. Dat zal in de COVM ook nog wel aan de orde komen. Adecs adviseert om een belevingsonderzoek naar piekgeluiden van vliegtuigen te doen. Defensie gaat voorstellen om dat mogelijk ook in het Leeuwarder onderzoek mee te nemen.

Het begint er op te lijken op dat wat wij vanuit Leeuwarden/Fryslân voorstellen door Defensie wordt opgepakt om direct in het Leeuwarder onderzoek te parkeren.

GGD

De GGD ziet geen mogelijkheid tot een gezondheidsonderzoek omdat de populatie te klein is voor nieuwe nog niet eerder gevonden gezondheidseffecten. Advies van de GGD is bijgevoegd. Hinder en slaapverstoring is eerder aangetoond in onderzoeken rond Schiphol en Heathrow. Ook het RIVM rapport mbt een onderzoek rond de vliegbasis Geilenkirchen duidt daarop. Hinder en slaapverstoring kan leiden tot stress en daarmee zorgen voor klachten mbt bloeddruk en hart-en vaatandoeningen.



De GGD adviseert een belevingsonderzoek en wijst op haar eigen 4 jaarlijkse monitor. Zo 4 jaarlijkse termijn sluit echter niet aan bij de door de raad gewenste jaarlijkse rapportage.

Medio dit jaar heeft GGD Nederland een monitor bekend gemaakt obv gegevens van 2020. Daar wordt aangegeven wat het percentage ernstig gehinderden is rond Nederlandse vliegvelden, o.a. ook rond vliegbasis Leeuwarden. Verderop staat meer over dat rapport.

I&O Research

Nadat de GGD heeft aangegeven dat zij geen onderzoek kan doen is een verkenning gedaan bij I&O Research. Dat heeft een eerste opzet en een offerte opgeleverd. De opzet is gericht op het verkrijgen van een onderzoekpopulatie en waar vragen op gericht kunnen worden. Vragenlijsten moeten dan nog

nader worden bepaald. De prijs voor 1 ronde onderzoek is hoog, ongeveer €70.000,-.

De raad wil graag jaartijks geïnformeerd worden, dat betekent dat jaartijks voortschrijdend onderzoek nodig is en dus meer onderzoeksrondes met kosten. Grootste nadeel van een belevingsonderzoek is dat deelnemers zelf de vragen invullen en daarmee niet een zuiver objectief beeld geven van hinder en gezondheidsklachten. Waadhoeke en provincie hebben een voorkeur voor een gezondheidsonderzoek boven een belevingsonderzoek.

World Health Organisation (WHO)

De WHO wijst op risico's voor de gezondheid door luchtvaart. De WHO geeft geen normen, maar sterke aanbevelingen. Landen kunnen die aanbeveling als norm overnemen. Nederland doet dat niet en hanteert haar eigen normen, de 35 Ke. Als bescherming tegen vliegtuiglawaai adviseert de WHO een maximale blootstelling/belasting van mensen van 45 Lden en 40 Lnight voor de nachtperiode. Daarboven kan er hinder ontstaan met gezondheidsklachten als gevolg.

Een nachtnorm is voor vliegbasis Leeuwarden niet echt relevant omdat er in de nacht niet wordt gevlogen.

Programmatieche Aanpak Meten Vliegtuiglawaai (PAMV)

De PAMV is door de Rijksoverheid ontwikkeld om ervoor te zorgen dat zowel berekeningen als metingen van vliegtuigeluid worden verbeterd en beide methodes beter op elkaar worden afgestemd. Daardoor ontstaat een betere basis voor informatie aan omwonenden en voor beleidsbeslissingen. In dit programma werken 3 organisaties nauw samen. Dat zijn RIVM, NLR en To70. To70 is een adviesbureau op het gebied van luchtvaartgeluid.

Meer over de PAMV is te vinden op de website Vliegtuigeluid in Nederland. <https://www.vliegtuigeluid.nl/>

Naast meten en berekenen van vliegtuiglawaai wordt binnen het PAMV ook aandacht besteed aan gezondheidseffecten. Geluid heeft effect op de woon- en leefomgeving van mensen. Geluid kan negatieve effecten hebben en schadelijk zijn voor de gezondheid. De blootstelling aan vliegtuigeluid kan verschillende effecten hebben op het welzijn en de gezondheid van mensen. Voorbeelden zijn:

- (Ernstige) hinder
- Slaapverstoring
- Verhoogd risico op hart- en vaatziekten
- Stress
- Gehoorverlies
- Achteruitgang van leerprestaties van kinderen
- Verstoring van dagelijkse activiteiten

Het bewijs voor een relatie met de blootstelling aan geluid is niet even sterk voor al deze effecten. Sommige effecten komen minder vaak voor.

Geluidhinder, slaapverstoring en stress kunnen een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol veroorzaken. Daardoor neemt de kans op hart- en vaatziekten, bijvoorbeeld een hartinfarct, toe. Op

basis van berekeningen krijgen naar verwachting gemiddeld tien mensen per jaar een hartziekte door het geluid van vliegverkeer in Nederland. Deze mensen wonen volgens [analyse van het RIVM](#) vooral in gebieden met geluidsniveaus tussen de 55 en 60 dB (Lden).

Vertaald naar vliegbasis Leeuwarden

Defensie koerst voorlopig bij de omzetting van de Ke-contour naar een Lden-contour op een Lden-waarde van 61 dB(A) (rode lijn op kaart hieronder) ter plaatse van de huidige 35 Ke contour (zwarte lijn). De 35 Ke is de buitenste contour, de rand van de badkuip. Tussen de start/landingsbanen en de 35 Ke contour ligt een groot gebied waar een hogere belasting geldt. Vanaf de 40 Ke contour, zijn woningen geïsoleerd op vliegtuiglawaai.

Indicatie Lden contour Vliegbasis Leeuwarden

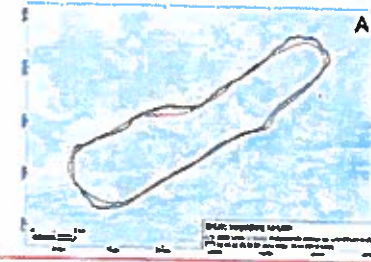
Lden waarde: 61 dB(A)

Oppervlakte: 34,04 km²

Was 35,37 km²

Woningen: 1804

Was 1850



Monitor GGD juni 2022

Deze monitor heeft GGD Nederland in juni dit jaar gepubliceerd. Het onderzoek is in opdracht van de ministeries van Defensie en IenW uitgevoerd in het kader van de Programmatieche Aanpak Meten Vliegtuiglawaai (PAMV). Het rapport geeft informatie over de mate van geluidhinder en slaapverstoring rond vliegvelden in Nederland. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen 2016 en 2020. Ook vliegbasis Leeuwarden wordt belicht. Voor zowel Leeuwarden als Waadhoeke is er geen vergelijking mogelijk tussen 2016 en 2020 ivm de gemeentelijke herindeling van 2018.

In Stiens en Britsum, ten oosten van de vliegbasis, ervaart 17% van de 18-64 jarigen en 28% van de 65-plussers ernstige geluidhinder. Gerekend over de hele gemeenten zijn de percentages een stuk lager. Met ernstige slaapverstoring is het percentage voor inwoners van Leeuwarden, 18 – 64 jaar, in 2020 1%.

Hoge geluidsniveaus kans op direct gehoorschade

Hoge geluidsniveaus kunnen gehoorschade veroorzaken. In de onderstaande figuur staat dat weergegeven. Het gaat om een kans en achteraf is niet vast te stellen of ontstane gehoorschade een specifieke belasting is wijten. Mensen verschillen, oren verschillen en omstandigheden verschillen.

Gehoorschade overzicht 		
Hoe hard?	Wanneer gehoorschade?	Waar?
100 dB	na 5 minuten	stank oven, disco, popconcert, mp3-speler
95 dB	na 15 minuten	disco, popconcert, mp3-speler
92 dB	na 30 minuten	disco, popconcert, mp3-speler
89 dB	na 1 uur	na voorbijvliegende ruzie vliegtuigen
86 dB	na 2 uur	een voorbijvliegende ruzie
83 dB	na 4 uur	verkeerslawaai

Bron: <https://www.ionvrgd.nl/lichaam/gehoorschade/>

Het lastig om een maximaal geluidniveau te bepalen voor vliegtuiglawaai. In de burgerluchtvaart wordt gewerkt aan stillere vliegtuigen omdat een vliegmaatschappij anders mogelijk geen landingsrechten krijgt op een vliegveld. Minder lawaaiige vliegtuigen maken binnen bestaande geluidcontouren meer vliegbewegingen mogelijk.

In Nederland is er geen maximale geluidwaarde voor vliegbewegingen/passages. Sommige burgervliegvelden in het buitenland, Heathrow bij Londen en Frankfurt, hebben dat wel en handhaven daar ook op met meetsystemen en boetes of hogere landingskosten als het maximumniveau wordt overschreden.

Defensie voorziet in een nationaal belang van veiligheid en bescherming. Zij stelt daarbij onomwonden dat een gevechtsvliegtuig is bedoeld om zo snel mogelijk een bom van A naar B te brengen en daarbij wordt niet naar geluid gekeken. De Ke-contouren worden gerespecteerd, verder niet. Defensie praat en denkt mee of het lawaai wat minder kan en waar mogelijk houdt ze rekening met de omgeving, maar de operationele inzetbaarheid mag niet in gevaar komen.

De staatssecretaris van Defensie heeft echter wel advies gevraagd aan de Auditcommissie voor het geluidmeetnetwerk rond de vliegbasis Leeuwarden gevraagd over een maximale geluidwaarde.

De Auditcommissie moet nog een advies uitbrengen, vermoedelijk januari 2023 als de staatssecretaris is naar Fryslân komt, maar koerst op 115 dB(A). Hieronder een overzicht van de hoogste gemeten geluidniveaus van het geluidmeetnetwerk rond de vliegbasis.

2022	maand	>120 dB(A)	>115 dB(A)	Jelsum	Marsum
	Maart	1	37	29	9
	April	9	66	26	49
	Mei	1	37	11	27
	Juni	1	10	3	8

Juli	1	22	22	1
Augustus	2	23	2	23
September	0	13	11	2
oktober	1	26	11	16

NAVO partners in Europa met F35

Norwegen

De onderstaande informatie is gebaseerd op een rapportage van Peter Hardebol van de luchtmacht nav een bezoek aan Noorwegen en <https://nos.nl/artikel/2275564-norse-defensie-betaalt-flinke-compensatie-voor-lawaai-f-35>

In Noorwegen zijn F35's gestationeerd op vliegbasis Ørland. Daar staan 40 van de 52 F35's die Noorwegen heeft aangeschaft. De rest staat waarschijnlijk in het noorden van het land, dicht bij de grens met Rusland, en in de Verenigde Staten voor opleiding.

Tot een aantal jaren geleden waren er op Ørland F16 vliegtuigen gestationeerd en nu zijn dat F35's. Op Ørland vinden ook oefeningen plaats met deelnemers uit andere landen dan Noorwegen, zoals Nederlandse F35's. De Noren maken jaarlijks daar ongeveer 4730 F35 vliegbewegingen en bezoekende straalvliegtuigen nog eens 1600 vliegbewegingen.

Opkoop huizen en isolatie, geluidzones

Vanaf 2012 is na de totstandkoming van de zones in de rode zone een aantal woningen opgekocht en gesloopt omdat ze stonden te dichtbij de basis stonden. Voor de komst van de F35 is ook de start/landingsbaan verlengd. Tevens zijn destijds 176 huizen in de nabijheid van de basis die aan teveel geluid zouden worden blootgesteld uitgekocht. 1000 huizen zijn onderzocht om te bepalen of de isolatie voldoende was.

Met de komst van de F35 is er ook een isolatie programma opgezet, maar deze kent andere waarden in de Noorse wet- en regelgeving (Norwegian building standards) en dus niet te vergelijken met die van Nederland. Tevens is de bouw van Noorse huizen (veelal hout) anders dan die van Nederland. Wel heeft men maximale geluidniveaus vastgesteld en komen bewoners in aanmerking voor isolatie en/of uitkoop als deze worden overschreden. De rode en gele zone zijn gemaakt om te bepalen waar het meeste geluid voorkomt en dus om te bepalen wie in aanmerking komt voor sloop, uitkoop en/of isolatie.



Denemarken

De Deense F-35 vloot bestaat momenteel uit zes vliegtuigen, die allemaal in Arizona zijn gestationeerd. Daar vindt de opleiding van Deense piloten en technici bij het 308th Fighter Squadron van de US Air Force.

Denemarken heeft in totaal 27 exemplaren van de Joint Strike Fighter besteld. Het eerste exemplaar zal in het najaar van 2023 in Denemarken aankomen. De F-35's komen op de vliegbasis Skrydstrup Air Base, waar nu nog met de F-16 wordt gevlogen.

<https://www.f35.com/f35/global-enterprise/denmark.html>

<https://www.pilootenvliegtuig.nl/2022/07/07/111742/>

België

In België komen 34 F35's op de bases Florennes en Kleine Brogel. Vanaf 2025 worden die geleverd. De bevolking België begint door de ervaringen in Nederland te vrezen dat er meer geluidhinder zal ontstaan dan nu met de F16.

<https://www.mil.be/nl/evolutie-van-defensie/lockheed-martin-f-35a-lightning-ii-de-nieuwe-frontline-fighter-van-de-luchtcomponent/>

https://www.hbvt.be/cnt/dmf20220825_93176414

Duitsland

Duitsland heeft 35 F35's aangekocht ter vervanging van de Tornado. De levering start naar verwachting in 2027

<https://luchtmachtnieuws.nl/nieuws/categorie/4/militair/duitsland-wil-f-35-en-meer-eurofighters-aanschaffen>

<https://www.bmvg.de/de/tornado-nachfolger-beschaffung-neue-kampfflugzeuge-fuer-truppe>

Collegevoorstel

stand van zaken gezondheidsonderzoek rond vliegbasis
Zaaknummer: 2022-239353

Aanleiding

Aan de gemeenteraad is toegezegd haar te informeren over de stand van zaken van het onderzoek naar de gezondheid van omwonenden rond de vliegbasis als gevolg van het vliegen van de F35. Bijgevoegd is een concept informerende brief aan de gemeenteraad, met daarin de stand van zaken.

Argumenten en alternatieven

nvt

Kanttekeningen en risico's

nvt

Financiën

nvt

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Ministerie van Defensie
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door
[REDACTED]

Datum 10 januari 2022
Betreft Vergunning Wet natuurbescherming project militaire activiteiten
Vliegbasis Leeuwarden

Ons kenmerk
DGNVLG / 21271912

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Besluit

Geachte [REDACTED]

Op 30 september 2020 heeft u verzocht om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) voor militaire activiteiten en burgermedegebruik op Vliegbasis Leeuwarden, op grond van de referentiesituatie en conform het Luchthavenbesluit Leeuwarden 2013¹ en de revisievergunning d.d. 14 juni 2001².

Bij deze aanvraag voegde u de rapporten Militaire vliegactiviteiten in Nederland met bijlagen, Effectengrondgebondengebruik Leeuwarden, Eindrapport deel 2 Leeuwarden, Rapport NLR met toelichting op de stikstofberekening NLR-CR-2020-344) en de stikstofberekeningen op basis van versie 2020 van het rekeninstrument AERIUS Calculator.

Procedure

Bij e-mail van 30 september 2020 heb ik de ontvangst van uw aanvraag bevestigd. Bij brief van 6 november 2020 (DGNVLG /20276154) heb ik u verzocht de aanvraag aan te vullen en heb ik de behandeling van uw aanvraag tot 5 januari 2021 opgeschort. De gevraagde aanvulling betreft het bepalen van de referentiesituatie, vragen met betrekking tot de effecten van het grondgebonden gebruik Leeuwarden en de stikstofdepositie als gevolg van aan de Vliegbasis Leeuwarden gerelateerde activiteiten. Op 29 december 2020 heeft u per brief (BS2020019262) verzocht de opschortingstermijn te verlengen. Bij brief van 5 januari 2021 (DGNVLG/21003188) heb ik de opschortingstermijn verlengd tot en met 16 februari 2021. De aanvulling heb ik op 16 februari 2021 per brief (BS2020019254) ontvangen. Per e-mail van 4 maart 2021 heb ik aanvullende

¹ Stcrt. 2013, 15724

² Beschikking ex artikel 8.4 Wet Milieubeheer (Wm) van 14 juni 2001

vragen gesteld. Uw aanvulling heb ik op 12 maart 2021 ontvangen inclusief een geactualiseerd Ecologische effectanalyse militaire vliegactiviteiten Deel 2.

DGNVLG / 21271912

Aan dit besluit liggen de onderstaande stukken ten grondslag:

- Voortoets Militaire vliegactiviteiten in Nederland Fase 2, deelrapport 1C CTR Leeuwarden 2018
- Voortoets Militaire vliegactiviteiten in Nederland Fase 2 Hoofdrapport 2018
 - Bijlage 1 Beschrijving militaire activiteiten.
 - Bijlage 2 Stroomschema's juridische beoordeling.
 - Bijlage 3 Wet- en regelgeving militaire luchthavens.
 - Bijlage 4 bij Voortoets Sovon Voortoets Nbwetvergunning
 - Bijlage 5 Toetsing militaire vliegactiviteiten Niet-vogels fase 1
 - Bijlage 6 Gevoeligheid niet-vogels
 - Bijlage 7 Hoofdtabel fase 2
- Ecologische effectanalyse militaire vliegactiviteiten Deel 2: Vliegbasis Leeuwarden (PB)
- Rapport Beoordeling effecten van grondgebonden gebruik op Vliegbasis Leeuwarden op N-2000 gebieden en beschermde soorten
- Brief 16 februari 2021 ministerie van Defensie over aanvullingsverzoek
- Rapport NLR-CR-2020-344-Hzv-1 Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden
- Berekening AERIUS_bijlage_20210201142852_Rme1A8imY2WM-grond
- Berekening AERIUS_bijlage_20210201133338_RSsfRFQX5qWC-LV
- Berekening AERIUS_bijlage_20210201114918_Rs293LA7j4cF-totaal
- Memo Systematiek bepalen bestaande rechten en referentiesituatie Vliehors / Leeuwarden

Op deze aanvraag is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), van toepassing. Onderhavig besluit is als volgt voorbereid:

- Op 14 december 2020 is een voorbereidingsbesluit gepubliceerd in de *Staatscourant* (*Stcrt.* 65117);
- Op 26 april 2021 is een kennisgeving met betrekking tot het ontwerp van het besluit gepubliceerd in de *Staatscourant* (*stcrt-2021-20721*);
- het ontwerp van het besluit heeft van 28 april 2021 tot en met 8 juni 2021 ter inzage gelegen.

Behandeling zienswijzen

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit voor militaire activiteiten op Vliegbasis Leeuwarden zijn er 4 zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren gebracht. Zie de antwoordnota zienswijzen voor een overzicht van de behandeling van de zienswijzen. In de antwoordnota vindt u ook de reacties op de inhoudelijke punten uit de zienswijzen.

De antwoordnota maakt, voor zover de zienswijzen zich richten tegen het ontwerp van onderhavig besluit, onderdeel uit van het besluit. In de antwoordnota is aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven om het onderhavige besluit aan te passen.

Ik verleen u de gevraagde vergunning en heb daarbij tevens getoetst of het project in de huidige situatie en de beoogde situatie past binnen het vergunde gebruik ten tijde van de Europese referentiedatum, alsmede binnen de wettelijke bepalingen die nadien van kracht geworden zijn.

In dit besluit vindt u de voorschriften voor deze vergunning en de inhoudelijke overwegingen die aan deze vergunning ten grondslag liggen. De aanvraag en de bijlagen zijn onderdeel van dit besluit.

1. AANVRAAG

1.1. Onderwerp

U heeft een vergunning aangevraagd voor het project Exploitatie vliegbasis Leeuwarden dat de volgende activiteiten omvat:

Luchtgebonden activiteiten

Vanaf Vliegbasis Leeuwarden wordt er geoefend met jachtvliegtuigen voor missies wereldwijd. De jachtvliegtuigen worden ingezet voor het aanvallen van gronddoelen en zorgen voor luchtverdediging. Op de vliegbasis Leeuwarden worden (inter-)nationale oefeningen en trainingen verzorgd waarbij vliegtuigen van andere bases of uit het buitenland, tijdelijk worden gestationeerd op Leeuwarden, zoals *Frisian Flag* en de *Weapon Instructor Course*. De beste F-16 vliegers van verschillende NAVO landen krijgen op Vliegbasis Leeuwarden hun opleiding tot wapeninstructeur.

Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het algemeen maatschappelijk belang plaats, waaronder vluchten met helikopters.

De Vliegbasis Leeuwarden heeft afwisselend met vliegbasis Volkel de verplichting om twee jachtvliegtuigen gereed te hebben staan ten behoeve van de Quick Reaction Alert in het kader van de bescherming van het Nederlandse en NAVO-luchtruim.

U bent voornemens op termijn het F-16 jachtvliegtuig te vervangen door de F-35. Na de vervanging van de F-16 door de F-35 en de MQ-9 (onbemand 'drone vliegtuig') zullen een F-35 squadron jachtvliegtuigen en een MQ-9 squadron vanaf Vliegbasis Leeuwarden opereren. De voorgenomen activiteit zal met de introductie van de F-35 de opleiding Weapon Instructor Course (WIC) continueren.³

Grondgebonden activiteiten

Op de Vliegbasis Leeuwarden vinden ook diverse grondgebonden activiteiten plaats. Dit betreft het proefdraaien (het testdraaien van motoren terwijl een vliegtuig stilstaat en opgesteld staat op één van de proefdraaiplaatsen) van vliegtuigen en helikopters, het platformverkeer (het gebruiken en in werking hebben van alle voertuigen en mobiele werktuigen op en rond het platform), gasverwarming van gebouwen en verkeersbewegingen op het terrein en de verkeer aantrekkende werking op de ontsluitingsweg (Keegsdijkje) vanaf de toegang tot de luchthaven tot de N357.

³ Zie hoofdstuk 2 van de PB

U bent voornemens op termijn het F-16 jachtvliegtuig te vervangen door de F-35. Daardoor vervalt het proefdraaien van F-16 motoren na onderhoud.⁴

DGNVLG / 21271912

Voor een uitgebreidere beschrijving van de voorgenomen activiteit verwijs ik naar de aanvraag en de bijlagen daarbij.

Gerubriceerde gegevens

Bij uw aanvraag geeft u aan dat een deel van de gebruikte gegevens gerubriceerd is. Dat betekent dat voor de aanvraag informatie is gebruikt die als staatsgeheim of van vitaal belang is verklaard. Die gegevens heeft u ook niet bij de aanvraag opgenomen. Het betreft de volgende gegevens: het aantal vliegbewegingen per vliegtuigtype; emissiegegevens in de beoogde situatie; resultaten die (in)direct terug te rekenen zijn tot niet-openbare data en prestatieprofielen van vliegend materieel.

Voor het berekenen van de emissies van luchtgebonden activiteiten heeft u een verkeersscenario opgesteld. Een verkeersscenario beschrijft onder andere het aantal vliegtuigbewegingen, de vliegprocedure, de gebruikte start- en landingsbaan, de gebruikte vliegroute en welke vliegtuigtypes aan de orde zijn. U geeft in de aanvraag aan dat deze gegevens niet altijd openbaar zijn en verwijst naar artikel 34 van het Besluit militaire luchthavens, waarin de openbaarheid van gegevens zijn opgenomen. Ik deel uw conclusie dat bij het opstellen van verkeersscenario's militaire gegevens in het geding zijn.⁵

1.2. Bevoegdheid

Op basis van artikel 1.3, lid 5, van de Wnb en de artikelen 1.2 en 1.3, lid 1, onder a, sub 3 van het Besluit natuurbescherming ben ik bevoegd om te beslissen op uw vergunningaanvraag. Dit betreft de aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van: militaire terreinen en oefengebieden, alsmede de inrichtingen, bedoeld in categorie 29 van bijlage I, onder C, bij het Besluit omgevingsrecht. De exacte wetsteksten zijn te raadplegen op www.overheid.nl onder 'Landelijke wet- en regelgeving'.

1.3. Vergunningplicht

Het ministerie van Defensie exploiteert al sinds jaren Vliegbasis Leeuwarden als militair oefenterrein. Ook ten tijde van de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994). Daarmee verkreeg zij bestaand recht ten aanzien van haar activiteiten. Omdat het ministerie van Defensie haar activiteiten sinds de Europese referentiedatum niet ongewijzigd heeft voortgezet en deze activiteiten kunnen leiden tot significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden gelet op de voor die gebieden vastgestelde instandhoudingsdoelen is er sprake van vergunningplicht op grond van de Wnb. Het ministerie van Defensie is voor de door haar uit te voeren activiteiten niet in het bezit van een vergunning op grond van art 2.7, lid 2, van de Wnb. Tegen het ontbreken van een Wnb-vergunning werd een handhavingsverzoek ingediend en door mij werd, naar aanleiding van dit verzoek, onderzoek gedaan. Het handhavingsverzoek werd door mij afgewezen.

⁴ NLR-CR-2020-344-Hzv-1 Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden

⁵ NLR-CR-2020-344-Hzv-1 Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden

Omdat het ministerie van Defensie, vanwege het reeds gedurende lange tijd exploiteren van een Vliegbasis Leeuwarden, bestaande rechten heeft en het project een aantal keren werd gewijzigd, werd in het handhavingsbesluit aangegeven dat bij de vergunningaanvraag bij de luchtgebonden activiteiten kon worden uitgegaan van de referentiesituatie in 2013 en bij de grondgebonden activiteiten van de referentiesituatie 2001.⁶

Tegen mijn besluit op het handhavingsverzoek hebben Vereniging Milieudefensie en omwonenden bezwaar gemaakt. Bij besluit van d.d. 7 april 2021 (ref 494-40807) heb ik het bezwaar van Vereniging Milieudefensie en omwonenden ongegrond verklaard. Ik heb het besluit niet herroepen.

Wijzigingen ten aanzien van grondgebonden activiteiten

Voor de grondgebonden activiteiten bestond op de Europese referentiedatum een toestemming die gevormd werd door de geluidszone, zoals vastgelegd in de vergunning op grond van de Wet geluidhinder van 1 juli 1993. Deze vergunning bevat een geluidszone van 50 dB(A).⁷ Bij de beschikking op grond van de Wet milieubeheer van 14 juni 2001 zijn geen beperkingen opgenomen voor stikstofemissies vanwege proefdraaien, support equipment, verbrandingsinstallaties en wegverkeer ten opzichte van de situatie in 1994. Met deze beschikking is de vastgelegde geluidzone van 50 dB(A) bestendigd en daarmee is de vastgelegde geluidszone in 2001 te beschouwen als de referentiesituatie.

Wijziging ten aanzien van luchtgebonden activiteiten

Voor de luchtgebonden activiteiten bestond op de Europese referentiedatum een toestemming die gevormd werd door de geluidscontour, zoals vastgesteld op 22 maart 1993, waarmee de geluidhinder maximaal 35 Ke bedraagt rondom de vliegbasis. Met het Luchthavenbesluit Leeuwarden d.d. 3 mei 2013 is de 35 Ke-contour rondom de vliegbasis bestendigd, en is het aantal recreatieve vluchten beperkt tot 6.000 per jaar. Hiermee legt het Luchthavenbesluit een beperking (maximaal 6000 recreatieve vluchten per jaar) op ten aanzien van de 35 Ke-contour die op 22 maart 1993 reeds was vastgesteld. Het aantal militaire vluchten kent geen beperking in aantal en is (indirect) beperkt via de 35 Ke-contour. Deze geluidscontour bepaalt daarmee ook de referentiesituatie, ook wat betreft stikstofdepositie. Daarmee is de vastgelegde geluidscontour in 2013 te beschouwen als de referentiesituatie.

1.4. Beoordeling van projecten

1.4.1. Project met mogelijk significante gevolgen

De activiteit waarvoor u een vergunning aanvraagt, is een project in de zin van artikel 2.7, lid 2 van de Wnb dat, omdat het, afzonderlijk of in cumulatie met andere plannen of projecten, kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. De door u

⁶ https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_320428_17/1/

⁷ Rapport Beoordeling effecten van grondgebonden gebruik op Vliegbasis Leeuwarden op Natura 2000 gebieden en beschermde soorten

voorgenomen activiteiten zijn te beschouwen als één project, omdat zij met elkaar verbonden zijn.

DGNVLG / 21271912

1.4.2. Passende beoordeling

Voor een project dat afzonderlijk of in cumulatie kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen, kan alleen een vergunning verleend worden als de aanvrager een passende beoordeling (hierna: PB) heeft overgelegd, waaruit zonder redelijke wetenschappelijke twijfel kan worden geconcludeerd dat het project niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied. Deze moet rekening houden met de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied. De PB biedt de grondslag voor de vaststelling van de aard en omvang van de gevolgen of de cumulatieve gevolgen en de manier waarop in mitigatie van die gevolgen is voorzien. De PB toetst de effecten aan de instandhoudingsdoelstellingen uit het aanwijzingsbesluit van de genoemde Natura 2000-gebieden.

Ik merk de door u overlegde Ecologische effectanalyse militaire vliegactiviteiten Deel 2: vliegbasis Leeuwarden als een PB aan. In het onderstaande volgt mijn beoordeling van de effectenanalyse zoals die is neergelegd in de PB.

2. BEOORDELING

2.1 Afbakening

Gebied

Er kunnen significante effecten optreden op relevante instandhoudingsdoelen van in de (directe) nabijheid gelegen Natura 2000-gebieden Waddenzee en Groote Wielen. Voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie verwijs ik naar het bij de aanvraag overlegde NLR rapport.

Gevolgen

Voor de beoordeling van de gevolgen inventariseert de PB welke in redelijkheid denkbare typen gevolgen kunnen optreden. Dit zijn:

- verstoring door geluid door lucht- en grondgebonden activiteiten;
- stikstofdepositie door lucht- en grondgebonden activiteiten.

Conform de methodiek van AERIUS Calculator is voor de effectbeoordeling van stikstofdepositie op hexagoonniveau in alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden getoetst. Deze effectbeoordeling volgt in paragraaf 2.3, *Stikstofberekening en effect*.

Natuurwaarden

De natuurwaarden die door de genoemde gevolgen beïnvloed kunnen worden, zijn:

- natuurlijke habitats (habitattypen)
- leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten
- leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten:
 - broedvogels
 - niet-broedvogels

De beschermde waarden en de relevante instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken Natura 2000-gebied staan vermeld op www.rijksoverheid.nl/Inv ('Onderwerpen' > 'Natuur en Biodiversiteit' > 'Natura 2000').

DGNVLG / 21271912

Conclusie afbakening

Ik ben van oordeel dat de afbakening van de gebieden en de inventarisatie van mogelijke gevolgen van het project op de natuurwaarden in de PB op een juiste wijze hebben plaatsgevonden en stem daarmee in.

2.2 Mogelijke effecten en mitigatie

In paragraaf 2.3 wordt ingegaan op de effectbeoordeling van stikstofdepositie. In de onderstaande paragrafen worden de andere relevante effecten besproken.

2.2.1 Verstoring door geluid

Lucht- en grondgebonden activiteiten kunnen geluidseffecten veroorzaken op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Beoordeeld is of sprake is van significante gevolgen als gevolg van geluid als bedoeld in artikel 6, lid 3, van de Habitatrictlijn (HrI).

Grondgebonden activiteiten

In de huidige situatie wordt de geluidbelasting veroorzaakt door het proefdraaien van jachtvliegtuigen en helikopters in en buiten shelters, mobiele werktuigen, apparaten zoals aggregaten, wegverkeer en installaties voor ruimteverwarming. Voor deze activiteiten, waarvan het proefdraaien de geluidsbelasting met de meeste verspreiding veroorzaakt, die deel uitmaken van het project is eveneens een geluidscontour (50 dB(A)) vastgesteld en in het rapport *Beoordeling effecten van grondgebonden gebruik op Vliegbasis Leeuwarden op N-2000 gebieden en beschermde soorten* opgenomen (figuur 1).

Het beoogd gebruik leidt niet tot een overschrijding van de vastgelegde 50 dB(A) geluidszone uit 2001. Er is als gevolg van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake van een toename van de geluidsverstoring. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen voor de relevante instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden.

Ik onderschrijf de conclusie dat het beoogd gebruik van alle onderzochte grondgebonden activiteiten op en rond de vliegbasis Leeuwarden past binnen de referentiesituatie.

Luchtgebonden activiteiten

Voor de beoogde situatie is het voornemen om het F-16 jachtvliegtuig te vervangen door de F-35 en er wordt rekening gehouden met regelmatig terugkerende oefeningen (Frisian Flag o.a.) op vliegbasis Leeuwarden. Het beoogd gebruik houdt ook in de aanpassing met de aanwezigheid van de MQ-9, een onbemand 'drone vliegtuig'. Het Rapport *Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden* (NLR, 2021) stelt dat de beoogde situatie ten aanzien van geluid past binnen de vigerende geluidszone, zoals vastgelegd in het Luchthavenbesluit 2013. Het rapport stelt het volgende:

“Voor het berekenen van de emissies van luchtgebonden activiteiten is het nodig om een verkeersscenario op te stellen. Een verkeersscenario beschrijft onder andere het aantal vliegtuigbewegingen, de vliegprocedure, de gebruikte start- en landingsbaan, de gebruikte vliegroute en welke vliegtuigtypes aan de orde zijn. Zo’n verkeersscenario wordt meestal opgesteld voor geluidberekeningen om daarmee een (nieuwe) geluidszone te berekenen, of om te toetsen of een bepaald verwacht verkeersbeeld wel past binnen de bestaande geluidszone.”

In tabel 2 van het bovengenoemd rapport is opgenomen dat de emissie in de referentiesituatie 63.352 kg/jaar bedraagt en dat deze in de beoogde situatie 24.024 kg/jaar zal bedragen. Het F-35 jachtvliegtuig produceert meer geluid dan de F-16. Dit heeft tot gevolg dat er binnen de bestaande geluidszone ook minder F-35 vliegbewegingen passen dan van de F-16. Het aantal vliegbewegingen in de beoogde situatie is dus lager dan in de referentiesituatie, met als gevolg daarvan ook lagere vliegverkeeremissies in de beoogde situatie dan in de referentiesituatie.⁸

Ik onderschrijf de conclusie dat het beoogd gebruik van alle onderzochte luchtgebonden activiteiten op en rond de vliegbasis Leeuwarden past binnen het vergunde gebruik ten tijde van de referentiedatum 10 juni 1994 dan wel binnen de vastgestelde referentiesituatie d.d. 3 mei 2013 en die niet hebben geleid tot een toename van het vergunde gebruik.

Habitattypen

Storingsfactoren samenhangend met luchtgebonden vliegactiviteiten zijn beperkt tot visuele verstoring, auditieve verstoring en aanvaringen. Deze storingsfactoren zijn niet relevant voor de in het gebied aanwezige habitattypen.

Leefgebieden Vogelrichtlijn- en habitatrictlijnsoorten

Het beoogd gebruik van de vliegbasis Leeuwarden is extensief in die zin dat het totaal aantal vliegreun per jaar, boven Natura 2000-gebieden beneden de 3.000 ft., zeer laag is. Eventuele verstoring is daardoor incidenteel en kortdurend.⁹

Habitatrictlijnsoorten hebben hun leefgebied in andere delen van het betreffende Natura2000-gebied en die vallen buiten de geluidscontouren. Waar sprake is van een negatieve trend van een vogelsoort, volgt deze vooral de landelijke negatieve trend. Vaak kunnen andere factoren zoals een verminderd voedselaanbod en/of toegenomen recreatiedruk als reden voor een dalende trend worden geïdentificeerd. Voor de Waddenzee is sprake van een geringe mate van overlap van de effect-zone met het totale Natura 2000-gebied (ca. 1 %) en zijn binnen de effectzone relatief geringe aantallen vogels en/of broedparen van soorten met instandhoudingsdoelen aanwezig. Het zal maximaal om enkele procenten gaan van de totale Waddenzeepopulaties. In het geval van niet-broedvogels is veelal sprake van voldoende alternatief foerageer- en rustgebied in de directe omgeving binnen het betreffende Natura 2000-gebied indien verstoring op zou treden.

⁸ NLR-CR-2020-344-Hzv-1 Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden

⁹ Zie ook jurisprudentie hierover van de ABRvS: ABRvS 13 februari 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC4231, r.o. 2.22 en ABRvS 11 juni 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD3598, r.o. 2.18.4.2.

Hoewel in sommige gevallen individuen van soorten wel degelijk tijdelijk hinder kunnen ondervinden van de passage van een helikopter of vliegtuig, zijn effecten op populatieniveau van soorten en daarmee op het behalen van de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden Waddenzee en Grote Wielen in alle gevallen met zekerheid uitgesloten.¹⁰

Het beoogd gebruik leidt niet tot aanpassing van de vastgelegde 35 Ke geluidscontour uit 2013. Er is als gevolg van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake van een toename van de geluidsverstoring. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen voor de relevante instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden.

Om te waarborgen dat er geen significante verstoring op aangewezen *vogelrichtlijn- en habitatrichtlijnsoorten* optreedt verbind ik aan de vergunning nadere voorschriften (voorschriften 11 en 12).

2.3. Stikstofdepositie

In het rapport *Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden* (NLR, 2021) is de referentiesituatie inzichtelijk gemaakt. Het vliegverkeer voor de referentiesituatie bestaat uit de vliegtuigtypes F-16 en civiel medegebruik. In de referentiesituatie is voor het militair verkeer de 35 Ke geluidzone uit het Luchthavenbesluit 2013 het uitgangspunt.

De totale omvang van het vliegverkeer in de referentiesituatie is:

- 28148 vliegbewegingen van vliegtuigtypes F-16 en
- 6000 vliegtuigbewegingen van civiel medegebruik.

Beoogde situatie

De aanvraag heeft betrekking op een beoogde situatie waarbij het F-16 jachtvliegtuig wordt vervangen door de F-35. In de beoogde situatie wordt ook rekening gehouden met regelmatig terugkerende oefeningen op vliegbasis Leeuwarden, zoals de jaarlijkse Frisian Flag. Ook wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de MQ-9, een onbemand 'drone vliegtuig'. Ook voor de beoogde situatie geldt dat deze ten aanzien van het aspect geluid moet passen binnen de vigerende geluidszone, zoals vastgelegd in het Luchthavenbesluit 2013.

Op 1 oktober 2020 heeft u met AERIUS Calculator uitgevoerde stikstofberekeningen overlegd. Met een verschilberekening is inzichtelijk welke depositie mogelijk was op basis van het gebruik in de referentiesituatie en de depositie in de beoogde situatie.

De stikstofberekening bestaat uit een verschilberekening waarbij inzichtelijk is gemaakt a) de stikstofdepositie en -emissie volgens het maximaal toegestaan gebruik in de referentiesituatie en b) de stikstofemissie en -depositie in de aangevraagde situatie.

De emissie als gevolg van het vliegverkeer is 63.352 kg NO_x in de referentiesituatie en 24.024 kg NO_x in de beoogde situatie. Dit wordt verklaard,

¹⁰ Zie hoofdstuk 7 van de PB

doordat de F-35 meer geluid produceert dan de F-16 en dit heeft tot gevolg dat er binnen de bestaande geluidszone ook minder F-35 vliegbewegingen passen dan van de F-16. Het aantal vliegbewegingen in de beoogde situatie is lager dan in de referentiesituatie, met als gevolg daarvan ook lagere vliegverkeeremissies in de beoogde situatie dan in de referentiesituatie. De aantallen vliegbewegingen in de beoogde situatie zijn niet openbaar.

Het aandeel in de totale emissie van de grondgebonden activiteiten bedraagt 76.448 kg NO_x /jaar in de referentie situatie en 5.946 kg NO_x /jaar in de beoogde situatie. De lagere emissie van de bronnen in de beoogde situatie wordt grotendeels veroorzaakt door het vervallen van de F-16 Testcell voor het proefdraaien van F-16 motoren na onderhoud. De verkeersaantrekkende werking wordt niet als afzonderlijke deelactiviteit van het project beschouwd. Zowel in de huidige situatie als bij het beoogd gebruik hebben de verkeersbewegingen op het vliegbasis Leeuwarden en verkeersaantrekkende werking op de ontsluitingsweg (Keegsdijkje), vanaf de toegang tot de luchthaven tot de N357 met zekerheid geen effect op relevante instandhoudingsdoelen. Het aandeel in de totale emissie van het wegverkeer op Vliegbasis Leeuwarden bedraagt 40 kg/jaar en 37 kg/jaar voor respectievelijk de referentiesituatie en de beoogde situatie.

De depositie in de beoogde situatie ten opzichte van de referentiesituatie leidt op geen enkele stikstofgevoelig habitatype tot verschillen boven 0,00 mol/ha/jaar.

Conclusie

Ik heb geconcludeerd dat met de verschilberekeningen is aangetoond dat de wijziging van het project in de aangevraagde situatie niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie (intern salderen), waardoor op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat deze wijziging significante gevolgen heeft. De emissie van de grondgebonden activiteiten en de depositie als gevolg daarvan in de beoogde situatie valt ook binnen de berekende emissie en depositie in de referentiesituatie en staat daarmee niet in de weg aan vergunningverlening.¹¹

2.4. Cumulatie

Bij vergunningverlening voor een project moet een beoordeling plaatsvinden van de cumulatieve gevolgen als het project, afzonderlijk of in combinatie met andere projecten, significante gevolgen kan hebben voor het desbetreffende Natura 2000-gebied. Een vergunning kan alleen verleend worden als het project afzonderlijk of in combinatie met andere projecten geen significante gevolgen heeft.

Ik heb hiervoor al geconcludeerd dat de uitvoering van de voorgenomen activiteit zelfstandig beschouwd, geen significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen,

Ik concludeer dat in de aangeleverde PB een volledige en juiste cumulatietoetsing is uitgevoerd.

2.5. Conclusie

¹¹ ABRvS 20 januari 2021 Logtsebaan (ECLI:NL:RVS:2021:71).

Met de door u uitgevoerde PB en de daarbij behorende rapporten en berekeningen met AERIUS Scenario en met de gestelde vergunningvoorschriften is de zekerheid verkregen dat het project waarvoor de vergunning is aangevraagd, niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden.

DGNVLG / 21271912

Op grond van het bovenstaande ben ik van mening dat de gevraagde vergunning, onder de opgenomen voorschriften en beperkingen, kan worden verleend.

Algemeen

1. Deze vergunning ziet op het project exploitatie Vliegbasis Leeuwarden voor het grond- en luchtgebonden gebruik en alle samenhangende onderdelen van de aanvraag.
2. Deze vergunning staat op naam van het ministerie van Defensie (hierna vergunninghouder) of diens rechtsopvolger.
3. Deze vergunning wordt uitsluitend gebruikt door het ministerie van Defensie (medewerkers van) of door (rechts)personen die aantoonbaar in opdracht van de vergunninghouder handelen. De vergunninghouder blijft daarbij verantwoordelijk voor de juiste naleving van deze vergunning.
4. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen beschikken op de plaats waar de vergunde activiteit wordt uitgevoerd over een (digitaal) exemplaar van deze beschikking, inclusief alle daarbij behorende bijlagen.
5. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen zijn aantoonbaar op de hoogte van de inhoud en het doel van deze voorschriften en beperkingen.
6. De vergunde activiteit wordt uitgevoerd zoals de aangegeven in de aanvraag en bijbehorende passende beoordeling en volgens de voorschriften en beperkingen die aan deze vergunning zijn verbonden. Bij eventuele strijdigheid van de aanvraag en de voorschriften en beperkingen van deze vergunning hebben de laatste voorrang.
7. Als zich een incident voordoet, meldt de vergunninghouder dit met alle relevante gegevens onmiddellijk aan het bevoegd gezag. Een incident is in dit geval een onvoorziene gebeurtenis waardoor schade aan de natuurlijke kenmerken in betrokken Natura 2000-gebieden is of kan worden toegebracht, bijvoorbeeld wanneer onbedoeld vrijgekomen schadelijke stoffen een beschermd habitatype en/of een Habitat- of Vogelrichtlijnsoort bedreigen.
8. Als zich een incident voordoet, is de vergunninghouder verplicht eventuele verontreinigingen zo mogelijk direct te verwijderen en de eventueel opgetreden schade voor zover mogelijk te herstellen; dit staat ter beoordeling van het bevoegd gezag.
9. De vergunninghouder volgt de aanwijzingen op die het bevoegd gezag geeft.
10. Alle correspondentie met betrekking tot deze vergunning kan per reguliere post of per e-mail (wetnatuurbescherming@minInv.nl) worden gedaan.

Nadere inhoudelijke voorschriften

11. Het maximaal aantal uur dat jaarlijks in een vaste lijn boven het Natura 2000-gebied Waddenzee lager dan 3.000 ft mag worden gevlogen bedraagt 15 uur.
12. Het maximaal aantal uur dat jaarlijks boven het Natura 2000-gebied Groote Wielen lager dan 3.000 ft mag worden gevlogen bedraagt 1,4 uur.

Toezicht

13. De vergunninghouder voert een administratie met daarin alle documenten die betrekking hebben op deze vergunning en op de naleving van de voorschriften.
14. De vergunninghouder geeft alle medewerking aan de aangewezen toezichthouder en opsporingsambtenaren.
15. De vergunninghouder toont informatie en documenten op verzoek aan de bevoegde toezichthouder en opsporingsambtenaren.

DGNVLG / 21271912

Looptijd en geldigheid

16. Deze vergunning heeft een onbeperkte geldigheidsduur voor zolang het project wordt uitgevoerd.

TER INFORMATIE

Op grond van afdeling 4.1.1 van de Awb kan een verzoek tot wijziging van de vergunning worden ingediend.

Op grond van artikel 5.4, eerste en tweede lid, van de Wnb kan de verleende vergunning worden ingetrokken of gewijzigd.

Als de vergunninghouder handelt in strijd met de vergunning, kan op grond van artikel 7.2, tweede lid, van de Wnb een last onder bestuursdwang worden opgelegd.

Conform artikel 5:32, eerste lid, van de Awb kan een bestuursorgaan dat bevoegd is bestuursdwang toe te passen, in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

wnd directeur Natuur Directoraat-Generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Beroepsmogelijkheid

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en vangt aan met de ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Een niet-belanghebbende die een zienswijze naar voren heeft gebracht op het ontwerp van het desbetreffende besluit of aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet of niet tijdig heeft gedaan, kan ook beroep instellen.

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat in het beroepschrift moet worden aangegeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Het wordt aanbevolen in het

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

beroepschrift te vermelden dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

DGNVLG / 21271912



Nota van Antwoord Zienswijzen
Militaire activiteiten Vliegbasis Leeuwarden

Datum: 10 januari 2022

Van woensdag 28 april 2021 tot en met dinsdag 8 juni 2021 heeft het ontwerpbesluit voor het project militaire activiteiten op vliegbasis Leeuwarden ter inzage gelegen. Een ieder kon naar aanleiding van het ontwerpbesluit een zienswijze indienen. Op de ontwerpbesluiten zijn binnen de zienswijzentermijn 3 unieke zienswijzen binnengekomen en 1 nagekomen zienswijze.

De zienswijzen zijn integraal opgenomen in de Nota van Antwoord. Deze nota is als bijlage bij het besluit gevoegd.

In de onderhavige nota zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Er is tevens aangegeven of en hoe met de zienswijzen rekening is gehouden. De behandeling geschiedt in tabelvorm waarin elke zienswijze op basis van volgorde van het registratienummer wordt behandeld. De tabel bestaat uit vier kolommen. De eerste kolom geeft aan elk inhoudelijk punt uit de zienswijzen een eigen nummer. Dat nummer bestaat uit het registratienummer en een letter voor elk inhoudelijk punt zodat op eenvoudige wijze kan worden gezocht en verwezen naar een specifiek inhoudelijk punt. In de tweede kolom is het inhoudelijke punt samengevat weergegeven. In de derde kolom is de beantwoording van het inhoudelijke punt opgenomen. In de vierde kolom is per inhoudelijk punt aangegeven of dit leidt tot een wijziging in het ontwerpbesluit.

Nr	Zienswijze	Antwoord	Doorwerking besluiten
Zienswijze 1482100432			
a.	<p>Indiener stelt dat het ministerie van Defensie niet inzichtelijk maakt wat de beweegredenen zijn om Vliegbasis Leeuwarden uit te breiden.</p>	<p>Binnen het kader van de Wet natuurbescherming worden niet de beweegredenen van de initiatiefnemer beoordeeld, deze zienswijze valt dus buiten het toetsingskader en is daarom niet relevant voor de beantwoording.</p>	nee
Zienswijze 1482100437			
a.	<p>Het is niet juist dat de geluidsruimte wordt bepaald uit de referentiesituatie in het luchthavenbesluit en de omgevingsvergunning. De indlener stelt dat de geluidsruimte wat anders is dan de emissieruimte door verbrandingsmotoren. Er wordt gevraagd om te kijken naar de reële emissiebehoefte van de vliegbasis ipv uit te gaan van een referentiesituatie.</p>	<p>De emissieruimte wordt bepaald aan de hand van de toegestane geluidscontour en daarmee wordt de referentiesituatie bepaald. Het luchtgebonden gebruik van de vliegbasis bevindt zich binnen de grenzen van het Luchthavenbesluit Leeuwarden uit 2013 en voor het grondgebonden gebruik binnen de grenzen van de revisievergunning d.d. 14 juni 2001. Er is weliswaar geen formele toestemming gegeven voor aantallen vliegbewegingen, maar een toestemmingsregime voor aantallen vliegbewegingen heeft ook nooit bestaan. Wel kan een maximaal toegestane vliegbelasting worden afgeleid uit de geluidscontouren rond de vliegbasis (op basis van de zogenoemde Kosteneenheden (hierna: Ke). ECLI:NL:RVS:2018:2449</p>	nee
Zienswijze 1482100441			

a.	<p>In het ontwerpbesluit is ten onrechte aangegeven dat kan worden uitgegaan van de situatie sinds 2013 op basis van bestaande rechten (pagina 4). De EU-Vogelrichtlijn dateert van 2 april 1979 en de EU Habitatrichtlijn van 21 mei 1991. Vanaf dat moment was Nederland gebonden aan de in die richtlijnen opgenomen beschermingsregimes. Een toestemming voor de militaire vliegactiviteiten in de nabijheid van beschermde natuurwaarden had toen moeten worden aangevraagd. Dat is niet gebeurd. Er zijn dus geen bestaande rechten maar slechts verwerkte rechten.</p>	<p>Er is sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, omdat dat het een activiteit betreft die kan leiden tot significant negatieve gevolgen voor de in standhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. Het is van belang om te weten wanneer de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn is gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum). De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn, 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst. Die referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 of later als het gebied later is aangewezen. Voor Alde Feanen is dat 10 juni 1994, Grootte Wielen 2 april 2000 en voor de Waddenzee 10 juni 1994. Voor de beoordeling van de effecten van de vliegbasis Leeuwarden geldt de referentiesituatie van 30 mei 2013 (Luchthavenbesluit). Ik verwijs u naar de bijlage Systematiek bepalen bestaande rechten en referentiesituatie Vliehors / Leeuwarden.</p>	nee
b.	<p>Indiener geeft aan dat er ten onrechte de indruk wordt gewekt dat slechts één squadron F-35 op de vliegbasis wordt gestationeerd (pagina 3).</p>	<p>Dank, is aangepast.</p>	ja

c.	<p>Indiener geeft aan dat er ten onrechte het verschil in geluidspredictie en in NOx depositie tussen F-16 en F-35 niet nader wordt gespecificeerd.</p>	<p>In het NLR rapport is opgenomen dat het algemeen bekend is dat de F-35 meer geluid produceert dan de F-16 en dat heeft tot gevolg dat er binnen de bestaande geluidzone ook minder F-35 vliegbewegingen passen dan van de F-16. In Tabel 2 van het NLR rapport is een overzicht gegeven van de emissies per bron in beide situaties. De totale emissies ten gevolge van de taxi- en vluchtfase van de vliegtuigmotoren bedraagt 63.352 kg/jaar in de referentie situatie en 24.024 kg/jaar in de beoogde situatie. Dit geeft aan dat de aangevraagde situatie past binnen de referentiesituatie.</p>	nee
d.	<p>Indiener geeft aan dat het gebruik van Kosteneenheden als maat voor de geluidsgrens van de militaire luchtvaart dient te worden gestaakt en vervangen dient te worden met Lden.</p>	<p>Het gebruik van Kosteneenheden vloeit voort uit het Luchthavenbesluit Leeuwarden 2013. Deze geluidscoutour bepaalt daarmee ook de referentiesituatie.</p>	nee
e.	<p>Indiener stelt dat de passende beoordeling en het ontwerpbesluit ondeugdelijk zijn omdat de cumulatierregel van artikel 2 en 6 derde lid EU-HR niet is gevolgd.</p>	<p>Volgens de uitspraak van de Afdeling van 6 maart 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:BZ3382) is een cumulatietoets bij projecten die ten opzichte van de referentiesituatie niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie op voor stikstof gevoelige natuurwaarden geen onderdeel van de belangenafweging. Er is hier geen sprake van een toename van de stikstofdepositie, dus vindt er geen cumulatietoetsing plaats.</p>	nee
f.	<p>Indiener stelt dat de passende beoordeling en het ontwerpbesluit ondeugdelijk zijn omdat de recente jurisprudentie van de Afdeling over geluid en natuur niet is gevolgd. Er wordt verwezen naar de</p>	<p>Uit de PB volgt dat er voor dit onderzoek een veilige lage drempel van 45 dB(A)Lden is gekozen waarbij eerste effecten op broedvogels</p>	nee

	<p>uitspraken ECLI:NL:RVS:2018:1143 Recreatiepark Ossendrecht en ECLI:NL:RVS :2019:1399 Brouwersseiland.</p>	<p>kunnen optreden. Pas bij veel hogere geluidsbelastingen treden echt meetbare effecten in aantallen vogels op (Lensink <i>et al.</i> 2011). Voor foeragerende niet-broedvogels zijn drempelwaarden gehanteerd van 51 dB(A) Lden en voor rustende zeehonden op platen van 45 dB(A) Lden (Arcadis 2016, Buro Bakker 2017). Dit zijn drempelwaarden waarboven de eerste effecten op sommige soorten of individuen op gaan treden.</p>	
<p>9.</p>	<p>Indiener stelt dat de passende beoordeling en het ontwerpbesluit ondeugdelijk zijn omdat het effect van piekgeluid op broedvogels niet juist is verwerkt. De wetenschappelijk vastgestelde verstoringsgrens van broedvogels voor incidenteel/piekgeluid is 70 dB(A).</p>	<p>Idealer wordt de LAmaz gehanteerd voor een effectbeoordeling. In praktische zin is het echter niet mogelijk om hier een goede berekening en beschrijving van te maken. Evenmin is in praktische zin een contourlijn van LAmaz voor vliegactiviteiten te produceren. De Lden waarde is dan een goed en bruikbaar alternatief om een effectbeoordeling op te baseren. Dit wordt dan ook standdaard in Passende beoordelingen gebruikt (zie bijvoorbeeld Arcadis 2016 Passende Beoordeling Structuurvisie Eemsmond-Delfzijl). Wel dient bij de effectbeoordeling rekening te worden gehouden met het feit dat het een gemiddelde geluidsbelasting is en dat piekbelastingen op kunnen treden die weer andere effecten hebben. In de feitelijke beoordeling van Vliegbasis Leeuwarden wordt dit goed beschreven. Zo zijn er ook in het veld waarnemingen gedaan waarbij effecten van dergelijke piekbelastingen zijn geobserveerd (zie hoofdstuk 3 van het Bureau Waardenburg rapport 18-0247 Eindrapport deel 2</p>	<p>nee</p>

		Leeuwarden, 17 februari 2021). Aangehouden (onderzoek naar evenementen e.d.) is dat veel broedvogels, een keer aan het broeden, veel meer kunnen verdragen voordat ze daadwerkelijk worden verstoord, een en ander is context- en soortafhankelijk. Ook broedgevallen op de Vliehors tonen aan dat laag overvliegende vliegtuigen zeker niet altijd hoeven te leiden tot verstoring terwijl de piekgeluiden dan ver boven de 70 dB(A) uitstijgen. Er kan gewinning optreden.	
	h.	Indiener stelt dat ten onrechte wordt gesteld (pag. 6) dat het project niet plaats vindt binnen de begrenzing van enig Natura 2000-gebied.	Dank, is aangepast. ja
	i.	Indiener stelt dat er ten onrechte de gevolgen voor de natuur beperkt worden tot geluid en stikstofdepositie. Laagvliegende jets en meer motorige turboprops veroorzaken ook trillingen die verstorend kunnen werken.	In paragraaf 3.4 van de PB "Geluid en visuele verstoring in relatie tot vlieghoogte" wordt uiteengezet wat de mogelijke effecten zijn. Geluid ontstaat door trillingen van de lucht. De laagvliegende vliegtuigen veroorzaken trillingen die trillingen veroorzaken vallen onder de referentiesituatie waarbij de geluidscontour van maximaal 35 Ke de norm is. nee
	j.	Indiener stelt dat de Aeries Calculator niet geschikt is voor de effectbeoordeling van stikstofdepositie in/op het Natura 2000-gebied Grootte Wielen.	Op grond van artikel 2.1 van de Regeling Natuurbescherming dient er voor de vaststelling van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, afzonderlijk of in combinatie met plannen of andere projecten significant gevolgen kan hebben voor dat gebied door het veroorzaken van stikstofdepositie in nee

		het gebied op een voor stikstof gevoelige habitat, de stikstofdepositie berekend te worden met AERIUS Calculator versie 2020.	
k.	Indiener stelt dat er geen juiste afbakening van het project heeft plaatsgevonden.	Er heeft op pagina 3 van het besluit en in de PB een juiste afbakening van het project plaatsgevonden.	nee
l.	Indiener geeft aan dat grondgebonden geluid producerende activiteiten niet goed in kaart is gebracht	Voor de grondgebonden activiteiten verwijst u naar pagina 3 van het besluit.	nee
m.	Op onnavolgbare wijze worden stikstofproductie en geluidproductie van de F-35 gekoppeld, vervlochten en ontvlochten en gepresenteerd onder de paragraaf over verstoring door geluid als gevolg van luchtgebonden activiteiten.	De geluidscontour 35 Ke bepaalt de referentiesituatie voor geluid, ook wat betreft stikstofdepositie.	nee
n.	Habitatrichtlijnsoorten en vogelrichtlijnsoorten hebben wel degelijk leefgebieden binnen relevante geluidscontouren en worden door luchtgebonden geluid verstoord.	In de PB is uitgebreid ingegaan op de mogelijke effecten van geluidsverstoring op aanwezige soorten. De conclusie is dat hoewel in sommige gevallen individuen van soorten wel degelijk tijdelijk hinder kunnen ondervinden van de passage van een helikopter of vliegtuig, effecten op populatie-niveau van soorten en daarmee op het behalen van de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden in alle gevallen met zekerheid uitgesloten zijn.	nee
o.	De indiener stelt dat de stikstofberekening van het NLR ondeugdelijk is omdat er mogelijk wordt uitgegaan van een onjuiste referentiesituatie. In de beoogde situatie het aantal vliegbewegingen wordt onderschat. De F-35 langzamer vliegt, en veel meer brandstof verbruikt en tijdens start en landing veel meer vermogen gebruikt dan een F-16.	In een Wnb vergunningsaanvraagprocedure worden de effecten op de natuur van enerzijds de referentiesituatie en anderzijds de beoogde situatie met elkaar vergeleken. Hierbij gaat het ten principale om het verschil in effect van alle emissiebronnen samen in de ene situatie ten opzichte van het effect van alle bronnen in de andere situatie. Het	

	<p>gaat niet om de beoordeling van het effect van een individueel brontype binnen de referentiesituatie (zeg de F-16) in vergelijking met een individueel brontype binnen de beoogde situatie (zeg de F-35). Voorbeeld van andere - in het rapport genoemde - regelgeving waarbij wordt gekeken naar het effect van vliegverkeer als geheel en niet naar de effecten van individuele vliegtuigtypen is dat de geluidbelasting van het vliegverkeer als geheel binnen de 35 Ke zone moet passen. Voor de procedure maakt het dus niet uit welke vliegtuigtypen er precies zijn opgenomen in het verkeer en welke eigenschappen elk van deze typen heeft. Het gaat in de procedure om de beoordeling van het vliegverkeer als geheel. Wat dit betreft meldt het rapport NLR-CR-29020-344-Hzv-1 dat: "de depositie in de beoogde situatie leidt, ten opzichte van de referentie situatie, nergens tot verschillen boven 0,00 mol/ha/jaar. Dit is direct het gevolg van de lagere NOx emissie in de beoogde situatie".</p>
<p>Zienschijf 1482100002</p>	
<p>a. Indiener stelt dat de referentiesituatie berust op onbekende cijfers en verouderde berekening. In de vergunning van 1 juli 1993, o.g.v. de Wet geluidhinder is alleen de geluidszone van 50 Dba opgenomen. In de daaropvolgende vergunning van 2001, benoemd voor de nieuwe Wet milieubeheer, is niets opgenomen over stikstofemissies ten opzichte van 1993. Het niet gebruiken van toegenomen kennis in dertig jaar over de gevaren van uitstoot -</p>	<p>Het is vaste rechtspraak van de Afdeling dat voor de vraag of de wijziging of uitbreiding van een bestaand project significante gevolgen kan hebben, een vergelijking wordt gemaakt van de gevolgen van het bestaande project in de referentiesituatie en de gevolgen van het project na wijziging of uitbreiding. De referentiesituatie wordt ontleend aan de geldende natuurvergunning of, bij het</p> <p>nee</p>

	<p>met name fijnstof en stikstof- is het gebruiken van een vergunning van 1993 waarin niets over uitstoot staat als onderbouwing van de referentiesituatie onjuist.</p>	<p>ontbreken daarvan, een publiekrechtelijke toestemming die gold op de referentiedatum (dat is het moment waarop artikel 6 van de Habitatrictlijn van toepassing werd voor het betrokken Natura 2000-gebied). In dit geval de vergunning van 1 juli 1993.</p>	
<p>b.</p>	<p>Indiener stelt dat geluid geen uitstoot kan bepalen. Zowel voor grond- als luchtgebonden activiteiten wordt de stikstofdepositie gebaseerd op de geluidscontour, eveneens van 1993. In 1993 werd echter nog niet met de JSF gevlogen, een toestel dat veel meer kerosine verbruikt dan de F16. In een presentatie aan de 2e Kamer is in 2015 al aangegeven dat het minimaal 1,2 keer zoveel is. Een uiteindelijke berekening kon ook door RIVM in 2020 nog niet geleverd worden, zie bijlage I en II. De koppeling van uitstoot aan geluidscontouren is een vreemde, zeker als de brandstofcijfers in combinatie met de vliegrekeningen niet bekend worden. Een berekening van het brandstofverbruik van de basis, zowel op de grond als in de lucht, kan de emissie concreter maken. De basering op een zogenaamd verkeersscenario is daarbij voor ons letterlijk onnavolgbaar.</p>	<p>Om te bepalen wat de omvang is van de (stikstof)effecten van het te vergunnen luchtgebonden gebruik is allereerst uitgezocht ten opzichte van welke situatie deze berekening moet worden gemaakt. De zogenaamde referentiesituatie. In de antwoordbrief van 16 februari 2021, is uiteengezet dat de referentiesituatie voor het luchtgebonden gebruik wordt bepaald door de beperkingen die aan het luchtverkeer wordt opgelegd door het Luchthavenbesluit Leeuwarden van 3 mei 2013, waarmee de geluidscontour uit 1993 is bestemd. Uit het luchthavenbesluit volgt dat het vliegverkeer op jaarbasis niet meer geluid mag maken dan de 35Ke-contour. De 35-Ke-contour bepaalt hiermee hoe veel vliegverkeer er maximaal mogelijk is vanaf de vliegbasis. In het bij de aanvraag Pagina 3 van 4 gevoegde rapport van NLR over de Stikstofdepositie luchthaven Leeuwarden (NLR-CR-2020-344-Hzv-1) is uiteengezet dat voor het bepalen van deze 35Ke contour gebruik is gemaakt van een luchtverkeersscenario. Deze berekening hoeft niet noodzakelijkerwijs door het RIVM te worden uitgevoerd.</p>	<p>nee</p>

<p>c. Indiener geeft aan dat Vlieland niet is opgenomen in het het NLR-rapport. Vlieland wordt niet genoemd en blijktbaar is dit voorbehouden aan de vergunningsprocedure voor Vliehors Range. Naar onze mening moet Vlieland wel ook in deze vergunningaanvraag voor vliegbasis Leeuwarden worden genoemd, de invloed van de vliegbasis strekt zich tot dit gebied uit. Wij sluiten ons aan bij de zienswijze die de Waddenvereniging hier op geeft. Opnieuw is de 35 Ke contour uit 1993 de reden om te zeggen dat er geen toename van de geluidsverstoring is, en dat met zekerheid er geen significante gevolgen voor de Natura-2000 gebieden zijn . "Beoogd" is al deels, onvergund, werkelijkheid, de JSF heeft haar intrede gedaan en heeft tot veel extra ervaren overlast door mens en dier geleid. Recente geluidsmetingen geven al gevaarlijke piekbelastingen aan. Aan uw beoogde vergunning liggen geen daadwerkelijke geluidsmetingen ten grondslag, die cijfers horen beschikbaar te zijn voordat invloed op Natura-2000 gebieden wordt uitgesloten.</p>	<p>In het bij de aanvraag gevoegde NLR Rapport NLR-CR2020-344-Hzv-1 zijn de resultaten gepresenteerd van een verschilberekening tussen de referentiesituatie en de beoogde situatie. In de verschilberekening tussen referentie en beoogd is geen sprake van een toename. De Natura 2000-gebieden met de hoogste depositie zijn als Pagina 4 van 4 samenvatting gepresenteerd in tabel 4 van de hoofdtekst van het NLR-rapport. Duinen Vlieland behoort niet tot deze selectie van gebieden die in de samenvatting staan. Het Natura 2000-gebied Duinen Vlieland is wel onderdeel van de berekeningen die ten grondslag liggen aan het rapport. Het effect op het Natura 2000-gebied Duinen van Vlieland is terug te vinden in de bij het rapport meegeleverde resultaten van de AERIUS de-positieberekeningen. Zie bijvoorbeeld de Aeriusberekening voor Luchthaven Leeuwarden met kenmerk Rs293LA7j4CF.</p>	<p>nee</p>
<p>d. Indiener geeft aan dat er geen inzicht wordt gegeven over extra brandstofverbruik van 45 JSF's, en dat er een onjuiste invoer van gegevens bij Aerius-berekening, de uitstoot van de militaire luchtvaart wordt niet meegerekend, zie bijlage I en II, leiden wij af dat er door u voor de vergunning niet geconcludeerd mag worden dat er voor geen enkel habitatype verschil in depositie zal zijn. Er wordt hierbij niet aangegeven of grond- en luchtgebonden gebruik hier wordt gecombineerd.</p>	<p>Waar ik het over eens ben is dat de operatie van het ministerie van Defensie niet in gevaar mag komen door informatie te openbaren die het landsbelang kan schaden. Voor de aanvraag is informatie gebruikt die als staatsgeheim of van vitaal belang is verklaard. Het betreft de volgende gegevens: het aantal vliegbewegingen per vliegtuigtype; emissiegegevens in de beoogde situatie; resultaten die (in)direct terug te rekenen zijn tot niet-openbare data en prestatieprofielen van vliegend materieel.</p>	<p>nee</p>

e.	<p>Indiener geeft aan niet mee te kunnen gaan in de conclusie dat de aangeleverde Passende Beoordeling een juiste toetsing van de stapeling van gevolgen in combinatie met andere projecten geeft. De totale (militaire) luchtvaart blijft immers buiten beschouwing in alle berekeningen?</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 1482100441 onder e.</p>	nee
f.	<p>De indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen de looptijd van de beoogde vergunning. een vergunning, gebaseerd op een referentiesituatie uit 1993, een onbepaalde geldigheidsduur geeft?</p>	<p>Het is niet ongebruikelijk dat er toestemmingen in beginsel een onbepaalde geldigheidsduur hebben. Natuurlijk is het zo, als het project tussentijds gaat veranderen dat het opnieuw beoordeeld zal moeten worden.</p>	nee



INGEKOMEN - 9 JUNI 2021

Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

> Retouradres Postbus 40225 8004 DE Zwolle

Gemeente Leeuwarden
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH LEEUWARDEN

Rijksdienst voor
Ondernemend Nederland

Mandemaat 3
Assen

Postbus 40225
8004 DE Zwolle
www.rvo.nl

T 088 042 42 42

Onze referentie
9991482100437

Relatienummer
205648852

Datum 7 juni 2021
Betreft Ontvangstbevestiging zienswijze

Geachte heer/mevrouw,

Op 4 juni 2021 heb ik uw zienswijze ontvangen over het ontwerpbesluit voor luchthaven Vliegbasis Leeuwarden. Uw zienswijze is geregistreerd onder nummer: 9991482100437.

Reactie op zienswijzen

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) beoordeelt alle zienswijzen. Zij reageert op de zienswijzen met een Nota van Antwoord. Dit is een document waarin alle zienswijzen staan en reacties daarop. U krijgt bericht van ons als deze nota is gepubliceerd. Uw persoonlijke gegevens komen niet in deze nota te staan.

Meer informatie

Heeft u vragen, kijk dan op www.rvo.nl/uov-wetnatuurbescherming. Of neem telefonisch contact met ons op: 088 042 42 42 (lokaal tarief).

Met vriendelijke groet,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze:

Teammanager vergunningen en Handhaving Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Dit bericht is automatisch gegenereerd en bevat daarom geen handtekening.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Vergunningverlening Afval, Industrie en
Bedrijven
Postbus 16191
2500 BD DEN HAAG

Onderwerp **advies op aanvraag revisievergunning vliegbasis Leeuwarden**
Uw kenmerk **2020/0976**
Ons kenmerk **11042552**
Dienst **Fysiek Domein**
Sector **Bouwen, Wonen en Milieu**
Contact **058**
WhatsApp
Bijlagen
Datum **24 november 2020**

Geachte heer/mevrouw,

Op 1 oktober 2020 is door het ministerie van Defensie een aanvraag revisie omgevingsvergunning Vliegbasis Leeuwarden bij u ingediend. Onder verwijzing naar artikel 2.26, lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, geven wij hieronder ons advies op de aanvraag.

Aanvraag

Leeuwarden heeft kennis genomen van de aanvraag. Het is goed dat er nu na een lange voorbereiding een aanvraag is ingediend. Helaas zijn delen van de aanvraag geheim. Het gaat daarbij om de geluidemissie, luchtmissies door vliegtuigen en stikstofemissie. De toelichting op de aanvraag, bijlage M05 is, hoewel wij de geheime rapporten niet kennen, ons ziens onvoldoende om de geheime delen van de aanvraag te ondervangen. De milieugevolgen van de activiteiten op de vliegbasis zijn daarmee niet goed inzichtelijk gemaakt.

Verder wijzen wij u er op dat de ingevulde gegevens bij bevoegd gezag niet juist zijn. De gemeente is in deze aanvraag geen bevoegd gezag. Ook de toevoeging 500 bij het adres is niet correct. Het gaat hier om de gehele inrichting. Keegsdijkje 7 is het enige geldige adres. De aanvrager is hier al vaker op gewezen.

Gevolgen voor omwonenden en fysieke leefomgeving

Emissies van geluid en stoffen naar de lucht zijn voornamelijk de gevolgen die omwonenden direct buiten de inrichting waarnemen. Zij ervaren geluidhinder en geurhinder en maken zich zorgen over de gevolgen daarvan voor hun gezondheid en de kwaliteit van hun leefomgeving.

Wij krijgen daar vragen en klachten over. Ook in de Commissie voor Overleg en Voorlichting Milieu (COVM Leeuwarden) wordt dat met regelmaat door omwonenden gemeld.

Reden geheimhouding onduidelijk

Wij begrijpen de geheimhouding ook niet. Wij zien niet waarom informatie over verwachte emissie van geluid, geur en stoffen geheim moet zijn. De veiligheid van de basis en of het landsbelang kan de reden niet zijn.

Het geluid van activiteiten op de basis, voornamelijk de vliegbewegingen, wordt permanent gemeten door het geluidmeetnetwerk dat rond de basis is aangelegd.

Dat is voor iedereen raadpleegbaar op <https://lwr.flighttracking.casper.aero/>.

Vliegbewegingen, vliegtuigtypes en geproduceerde geluidsniveaus zijn daar waar te nemen. Dat is kennelijk geen probleem.

De milieugevolgen van de grondgebonden activiteiten zijn voor omwonenden van de basis van groot belang.

Toekomstige ontwikkelingen

De aanvrager vraagt een vergunning die voldoende ruimte biedt voor nieuwe ontwikkelingen zonder dat daarvoor specifieke vergunningen voor moeten worden aangevraagd.

De wisseling van F16 naar F35 op de basis staat beschreven. Wat wij niet kunnen herleiden is hoe de aangekondigde komst van de MQ-9 Reaper naar de vliegbasis in deze aanvraag is verwerkt. Niet duidelijk is wat de milieugevolgen daarvan zullen zijn.

Advies

Wij gaan er van uit dat de administratieve tekortkomingen in de aanvraag worden gecorrigeerd en in de vergunning goed zullen worden verwerkt.

Wij kunnen u op basis van de ons nu ter beschikking gestelde bijlagen niet goed adviseren. Wij verzoeken u daarom, danwel adviseren u dringend de aanvrager daar toe te bewegen, de geheime delen van de aanvraag alsnog openbaar te maken. Volledigheidshalve verwijzen wij hierbij naar artikel 3:7 Algemene wet bestuursrecht en artikel 10, lid 4 van de Wet openbaarheid van bestuur. Als die delen nog openbaar worden, zullen wij daar graag op adviseren.

Een inrichting moet beschikken over een adequate en actuele vergunning. De vliegbasis heeft grote impact op de omgeving. Een vergunning met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen vinden wij daarom niet wenselijk.

Wij adviseren wij u tot slot aan de vergunning de strengst mogelijke voorschriften ter bescherming van het milieu te verbinden.

Toezending advies

Deze brief is niet per post verstuurd, maar is digitaal toegezonden op AanvragenLBIS@ilent.nl.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Van: gem Lwd
Verzonden: woensdag 28 april 2021 10:04
Aan: 'ilent.nl'
Onderwerp: klachtenrapportage vliegbasis Leeuwarden
Bijlagen: LW.21.57.8 Jaarrapportage meldingen geluidshinder militaire vliegoperaties 2020.pdf

Goedemorgen heer

Nav ons telefoongesprek van vanmorgen, stuur ik u bijgaand de klachtenrapportage geluidshinder 2020 mbt de vliegbasis Leeuwarden ter informatie. U kunt zien dat het aantal klachten in 2020 mbt vliegtuiglawaai ruim is verdubbeld tov 2021. De F35 speelt daar een grote rol bij. Het stuk is besproken in de COVM van 19-4 j.l.

Ter verdere informatie. Het permanente geluidmeetnetwerk registreert regelmatig, op het meetpunt Jelsum, geluidniveaus afkomstig van F 35's tussen 115 en 120 dB(A). Dat is vliegtuiglawaai dat buiten de reikwijdte van de omgevingsvergunning milieu valt, maar het is aanmerkelijk meer lawaai dan wat omwonenden van de basis gewend waren door vliegbewegingen van de F16. Omwonenden maken zich ernstig zorgen over de toegenomen geluidshinder en de gevolgen daarvan voor hun gezondheid. <https://lwr.flighttracking.casper.aero/>

Er is momenteel veel aandacht voor de geluidshinder door de F 35 voor omwonenden bij belangengroepen en de lokale politieke partijen in de gemeenteraad en provinciale staten. Dat blijkt ook uit de vele zienswijzen die zijn ingediend bij I&W van de concept voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Leeuwarden,
Sector Duurzame Omgevingskwaliteit, team Advies & Ontwikkeling

email: ilent@leeuwarden.nl

Tel: 058





Koninklijke Luchtmacht

Jaarrapportage meldingen geluidshinder militaire vliegoperaties 2020

Datum 1 maart 2021



Colofon

Ministerie van Defensie
Commando Luchtstrijdkrachten

Afdeling C4ISR
Bureau Geluidshinder, Zonering en Rapportering

Luchtmachtplein 1
MPC92 A
Postbus 8762
4820 BB Breda

www.luchtmacht.nl

INHOUD

1 Rapportage	4
1.1 Het Commando Luchtstrijdkrachten	4
1.2 Meldingsprocedure CLSK	4
1.3 Verbetering analyse meldingssysteem	4
1.4 Totaal aantal meldingen	4
1.5 Milieubeleid	5
BIJLAGE A BUREAU GELUIDSHINDER ZONERING EN RAPPORTERING CLSK	6
BIJLAGE B MILITAIRE LUCHTHAVEN LEEUWARDEN	8
BIJLAGE C MILITAIRE LUCHTHAVEN VOLKEL	12
BIJLAGE D MILITAIRE LUCHTHAVEN GILZE RIJEN	15
BIJLAGE E MILITAIRE LUCHTHAVEN DEELEN	20
BIJLAGE F MILITAIRE LUCHTHAVEN DE KOOY	23
BIJLAGE G MILITAIRE LUCHTHAVEN WOENSDRECHT	26
BIJLAGE H MILITAIRE LUCHTHAVEN EINDHOVEN	29
BIJLAGE I LUITENANT-GENERAAL BESTKAZERNE/VLIEGBASIS DE PEEL	30
BIJLAGE J ROUTES en LAAGVLIEGGEBIEDEN CLSK	34
BIJLAGE K LIJST AFKORTINGEN	39

1 RAPPORTAGE

1.1 HET COMMANDO LUCHTSTRIJDKRACHTEN

Defensie heeft als grondwettelijke taken de verdediging van het eigen grondgebied en dat van bondgenoten, bevorderen van (internationale) rechtsorde en stabiliteit en het bijdragen aan nationale veiligheid zoals bij crisis en rampen. Het Commando Luchtmacht (CLSK) levert hieraan met haar personeel en vliegend materieel een belangrijke bijdrage. De luchtvloot bestaat uit een mix van jacht-, les- en transportvliegtuigen, en helikopters. Om met deze luchtvloot te kunnen opereren beschikt het CLSK over militaire luchthavens vanwaar deze toestellen dagelijks vliegoperaties uitvoeren. Voor de uitoefening van militaire taken is het van groot belang dat de Krijgsmacht goed is opgeleid en getraind. Het gaat hierbij naast de vlieg technische vaardigheden vooral ook om het trainen van de tactische inzet van de eenheid, het vechten. Zo is laagvliegen een vereiste voor het operationele optreden van militaire helikopters, enerzijds omdat vliegen op lage hoogte de eigen bescherming van vliegtuig en bemanning bevordert, anderzijds omdat lucht- en landeenheden in toenemende mate geïntegreerd met elkaar optreden.

Voor militaire luchtvaartuigen zijn minimum vlieghoogten vastgesteld in de Regeling minimum VFR-vlieghoogten en VFR-vluchten buiten de daglichtperiode voor militaire vliegtuigen en helikopters¹. In de regeling zijn ook de laagvlieggebieden en -routes opgenomen.

Het CLSK streeft ernaar niet meer geluid te veroorzaken dan noodzakelijk voor de vereiste gevoeligheid. Het voorkomen van iedere vorm van geluid is niet mogelijk.

1.2 MELDINGSPROCEDURE CLSK

Meldingen met betrekking tot geluidsoverlast kunnen op een aantal manieren worden ingediend. Dit kan via de website van Defensie (<https://www.defensie.nl/onderwerpen/klachten-en-schadeclaims/geluidsoverlast>) of per telefoon bij de diverse vliegbases (lokale nummers) of het gratis landelijke nummer (0800-0226033). Het CLSK registreert de melding middels het systeem LUIK (Luchtmacht Informatie en Klachtensysteem) en doet intern onderzoek. Indien de melder dit wenst, wordt de melder teruggemaid of teruggebeld over de melding. Bij schade die mogelijk is veroorzaakt door vliegoperaties van CLSK wordt deze na melding doorgezet naar de sectie Claims van Defensie. Deze sectie is verantwoordelijk voor de afhandeling van alle schademeldingen jegens Defensie.

1.3 VERBETERING ANALYSE MELDINGSSYSTEEM

Defensie is recentelijk gestart met een evaluatie van het huidige klachtensysteem, dit op aangeven van omwonenden en structurele overlegfora, en heeft een derde partij aangetrokken om deze evaluatie uit te voeren.

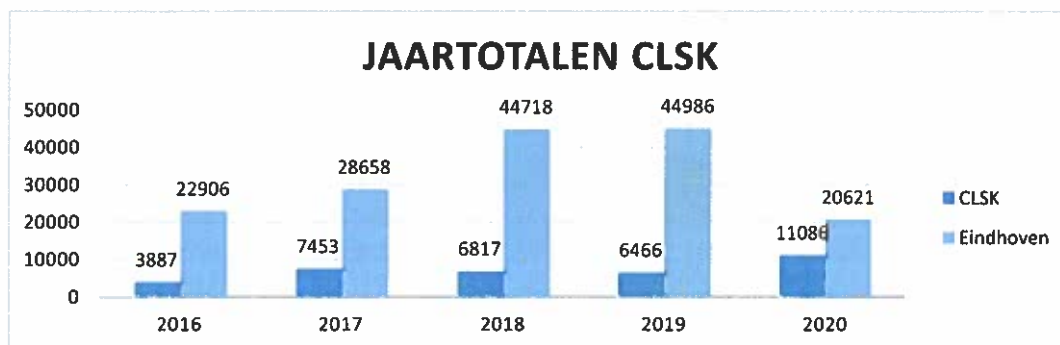
1.4 TOTAAL AANTAL MELDINGEN

In 2020 werden bij CLSK 11086 meldingen ontvangen. Dit aantal is een stijging van ruim 71% ten opzichte van 2019 (6466). De CLSK-vliegbewegingen in Nederland zijn in 2020 toegenomen, ten opzichte van 2019, met ruim 1%. Hierbij valt op dat de vliegbewegingen met helikopters zijn toegenomen met 34% ten opzichte van 2019, de jachtvliegtuigen gedaald met 15% en les- en transportvliegtuigen toegenomen met 10%.

De CLSK-vliegbewegingen zijn in 2020 licht toegenomen boven Nederland omdat er weinig tot geen CLSK-vliegbewegingen hebben plaatsgevonden in het buitenland. Dit heeft voor een belangrijk deel te maken met het feit dat nationale en internationale COVID maatregelen oefeningen en training in het buitenland niet mogelijk maakten. Een deel van de geplande oefeningen in het buitenland zijn alsnog in Nederland uitgevoerd.

¹ Regeling op: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0035356/2014-12-12>

Vanwege de colocatie met Airport Eindhoven kent militaire luchthaven Eindhoven sinds 2016 een eigen klachtenregistratie en -afhandeling. Via de website www.samenopdehoogte.nl kan een melding worden gemaakt en kunnen vliegbewegingen worden gevolgd. Op deze website zijn in 2020 totaal 20621 meldingen ontvangen over zowel militaire als civiele vliegbewegingen. Ten opzichte van vorig jaar is dit een daling van 54%, voornamelijk het gevolg van Corona/COVID 19 en de hierdoor verminderde animo voor vliegreizen.



1.5 MILIEUBELEID.

Als onderdeel van de Rijksoverheid baseert Defensie haar milieubeleid op dat van het Rijk. Milieumanagement is daarbij één van de speerpunten. Defensie is een grote uitvoeringsorganisatie die gericht is op drie hoofdtaken: beveiligen eigen grondgebied en dat van NATO-partners, ondersteunen van de internationale rechtsorde (vredesoperaties) en hulp bieden aan civiele autoriteiten en instanties, o.a. bij rampen en humanitaire operaties. Bij de uitvoering van deze taken dienen de milieubelasting en de kosten te worden beheerst. Milieumanagement ondersteunt Defensie en derhalve ook het CLSK bij het invullen van deze verantwoordelijkheden door milieuaspecten structureel en aantoonbaar te betrekken bij de bedrijfsprocessen en besluitvorming. In het kader van milieumanagement wordt het aantal milieumeldingen, waaronder die zijn ontstaan door geluidoverlast ten gevolge van luchtverkeer, verzameld en gerapporteerd.

BIJLAGE A BUREAU GELUIDSHINDER ZONERING EN RAPPORTERING CLSK

Bureau Geluidshinder Zondering en Rapportering (BGZR) CLSK verwerkt de meldingen omtrent militaire vliegbewegingen die buiten de lokale verkeersleiding gebieden (CTR's) van de militaire luchthavens liggen.

Het aantal meldingen dat in 2020 is binnengekomen bij het BGZR en is verwerkt, is gestegen ten opzichte van 2019. Vooral in het tweede gedeelte van 2020 zijn een aantal pieken te zien in het aantal meldingen. Dit lijkt voort te komen uit de Corona/COVID19 maatregelen waardoor enerzijds veel mensen thuis aan het werk zijn, maar anderzijds de oefeningen van CLSK boven Nederland werden uitgevoerd.

In augustus is er twee weken lang getraind in Basic Fighter Manoeuvres (BFM) waarbij vliegers de basis leren om deel te nemen aan luchtgevechten. In dit geval vond de training plaats boven Noord-Brabant vanaf de militaire luchthaven Volkel. Daarnaast werd er twee weken veelvuldig gevlogen met de helikopters vanaf en naar de militaire luchthaven Gilze-Rijen. De vluchten waren van belang omdat zij deel uitmaakten van het trainings- en opleidingsprogramma van onze vliegers, het zogeheten Mission Qualification Training (MQT), waarin vele facetten van een mogelijke inzet getraind worden. Daarnaast wordt ook ter ondersteuning van eenheden van de landmacht en de marine (incl. mariniers) gevlogen. Zij hebben deze ondersteuning nodig voor hun kwalificaties om opgeleid en geoefend te worden. In de militaire training wordt o.a. de grond-lucht samenwerking en het leveren van luchtsteun voor grondtroepen getraind; Close Air Support (CAS) genaamd. CAS is een vorm van direct support aan grondtroepen, waarbij militaire gevechtshelikopters of jachtvliegtuigen vuursteun leveren op korte afstand van de eigen troepen.

De C130 Hercules transportvliegtuigen ondersteunden in september gedurende twee weken de landmacht tijdens de oefening *Falcon Leap*. Dit is een internationale parachutistenoefening die jaarlijks in Nederland plaatsvindt. Tijdens deze oefening staan verschillende facetten van 'airborne' optreden (per parachute) centraal. Militairen van de Luchtmobiele Brigade werken tijdens *Falcon Leap* nauw samen met de luchtmacht, maar ook met buitenlandse partners zoals Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en Canada. De oefening is dan ook bedoeld om de interoperabiliteit te trainen. Dit betekent dat ze tijdens realistische oefeningen elkaars procedures en (communicatie)materieel op elkaar afstemmen. Dit is nodig om bij internationale inzet en missies goed samen te kunnen optreden.

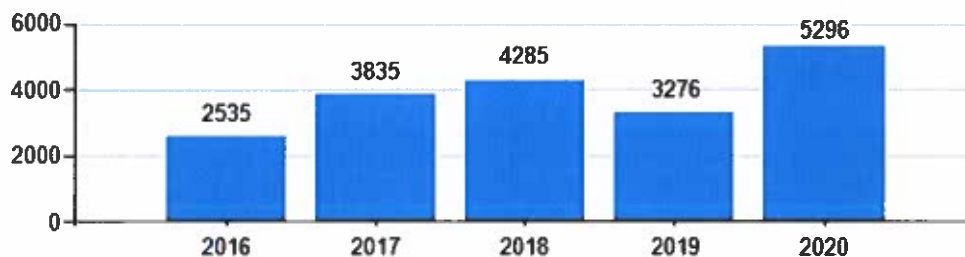
In november vonden er drie oefeningen plaats met drie verschillende type luchtvaartuigen. Daarnaast werd de hele maand november zowel overdag als in de avond gevlogen met onze jachtvliegtuigen. Dit gebeurt omdat de daadwerkelijke inzet van de vliegtuigen tijdens missies voornamelijk plaats vindt bij duisternis. De vluchten vonden veelal plaats boven zee, maar het is ook noodzakelijk om tijdens duisternis boven land te vliegen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de militaire vlieggebieden boven Friesland, Drenthe, Overijssel en Noord-Brabant.

Halverwege november tot halverwege december vond de oefening Werewolf Resilience met C130 Hercules vliegtuigen plaats vanaf militaire luchthaven Eindhoven. Deze oefening is in de plaats gekomen van een grote oefening in het buitenland (VS) die vanwege COVID maatregelen niet gehouden kon worden. Het 336 squadron ging samen met personeel van militaire luchthaven Eindhoven, de 11 Luchtmobiele Brigade, het Korps Commandotroepen en het Korps Mariniers tactisch trainen in Nederland. Twee keer per doordeweekse dag vertrokken twee C-130 Hercules transportvliegtuigen om de verschillende aspecten zoals laagvliegen, avondvliegen, tactische vliegveld naderingen, para-droppingen en cargo delivery system-droppingen te trainen boven Nederland. De vluchten vonden zowel overdag als in de avond plaats.

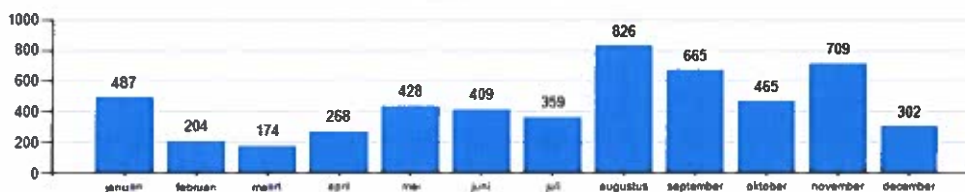
De helikopters gestationeerd op de militaire luchthaven Gilze-Rijen begonnen eind november aan de Helicopter Weapon Instructor Course (HWIC) Strike. Vanaf begin december voerden helikopterbemanningen, samen met eenheden van de landmacht, verschillende missies uit in de omgeving van militaire luchthaven Deelen. Tijdens deze periode vlogen er helikopters vanaf militaire luchthaven Gilze-Rijen naar en van militaire luchthaven Deelen en omgeving. Het doel van de HWIC is om helikoptervliegers en loadmasters op te leiden tot helikopterwapeninstructeur.

Hierbij specialiseren zij zich onder meer in het tactisch optreden en in de samenwerking met eenheden van andere krijgsmachtdelen. Tijdens de oefeningen ligt de nadruk op uitvoering, instructie en standaardisatie van verschillende missies.

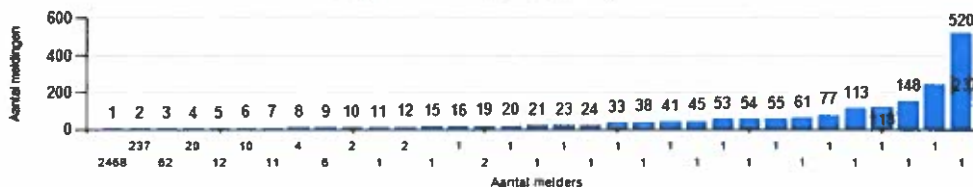
Jaartotalen BGZR



Maandtotalen BGZR 2020



Aantal melders per aantal meldingen - BGZR



BIJLAGE B MILITAIRE LUCHTHAVEN LEEUWARDEN

Direct in het eerste kwartaal van 2020 werd er zoals ieder jaar enkele weken in de avond gevlogen. Ondertussen werd er volop gewerkt aan de voorbereidingen voor de internationale vlieg oefening Frisian Flag 20. De opkomst van het COVID-19 virus in maart leidde er echter uiteindelijk toe dat de oefening geen doorgang kon hebben. In 2020 stonden er geen andere grootschalige oefeningen op de kalender.

Ter voorbereiding op de luchtruimbewakingstaak (QRA Benelux) heeft de F-16 eenheid van 24 t/m 27 september 2020 in de avonduren gevlogen. Hier heeft de F-35 niet aan deelgenomen. De F-35 heeft wel samen met de F-16 deelgenomen aan het reguliere avondvliegprogramma van het najaar en winterseizoen 2020.

Militaire luchthaven Leeuwarden werd in het najaar gedurende twee weken veelvuldig bezocht door een C-130 Hercules transporttoestel. Deze vluchten stonden in het kader van een gezamenlijke training met andere krijgsmachtdelen, zoals de verkenners van eenheden van de landmacht.

In de eerste helft van het jaar zijn trainingsvluchten met 1 of 2 F-35's uitgevoerd. Op 14 juli 2020 zijn, met enige vertraging door COVID-19, het 3e en 4e toestel van het type F-35 geland. Deze hebben in augustus 2020 de eerst operationele vlucht gemaakt. Na de aankomst van nummer 5 en 6 in het najaar landde eind 2020, vlak voor de kerstdagen, het 7e toestel op militaire luchthaven Leeuwarden. Het squadron heeft in datzelfde najaar gedurende twee weken vanaf militaire luchthaven Volkel geopereerd.

Totaal aantal klachten 2020

Er is in 2020 wederom een stijging van het aantal meldingen over geluidhinder. Er valt te concluderen dat de trend die in het laatste kwartaal van 2019 is ontstaan, zich ook in 2020 voortzet. Deze trend laat zien dat een kleine groep melders (5) verantwoordelijk is voor een groot deel van de klachten. Deze klachten zijn veelal van eenzelfde inhoud. Melders ondervinden hinder van het geluid of de gevlogen route van jachtvliegtuigen. Van iedere melding wordt gecheckt of binnen geldende regelgeving gevlogen is. Dit blijkt nagenoeg altijd het geval, echter doet dit niets af aan het gevoel/beleving die de melder heeft. Dat gevoel is meestal niet weg te nemen. In algemene zin verhard de toon van de meldingen.

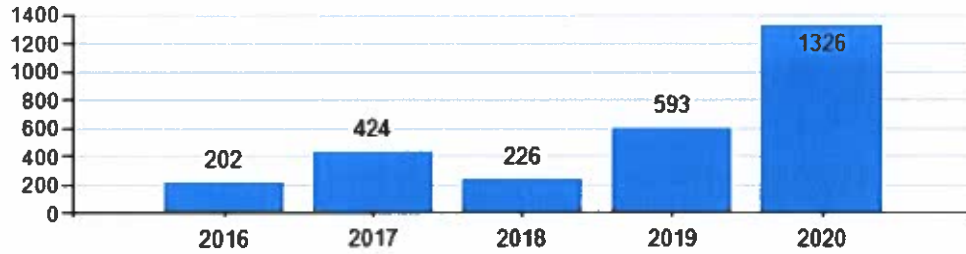
Geluid F-35

Meldingen die na onderzoek daadwerkelijk aan de F-35 te relateren zijn, er zijn immers ook meldingen over de F-35 gedaan terwijl deze niet vloog, laten zien dat omwonenden het geluid van de F-35 anders ervaren. Omwonenden die dichtbij de militaire luchthaven wonen, zoals Stiens, Britsum, Koarnjum/Jelsum, Marssum geven aan dat geluid harder klinkt. Dat geldt voor de start, maar met name het geluid bij de landing wordt als hinderlijk ervaren.

Permanent Geluidsmetnet rondom militaire luchthaven Leeuwarden (PGMN)

In 2013 heeft de Tweede Kamer besloten tot de aanschaf van de F-35, daarbij is onder andere afgesproken dat er rond de militaire luchthaven een geluidsmetnet komt. Het doel hiervan is omwonenden te informeren over geluidsniveaus en om de geluidsbelasting op jaarbasis beter vast te stellen. Het is het eerste onafhankelijke permanente geluidsmetnet bij een militaire luchthaven in de wereld. Het PGMN is er op verzoek van omwonenden gerealiseerd omdat er meer vertrouwen is in gemeten geluidsniveaus ten opzicht van de berekende (gemodelleerde) geluidsniveaus. Er is goed onderling contact tussen de Auditcommissie PGMN en de militaire luchthaven. De militaire luchthaven is in afwachting van de eerste officiële bevindingen.

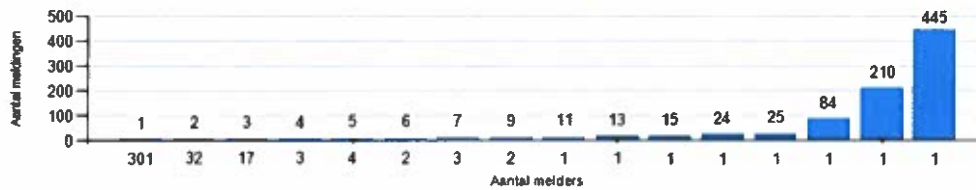
Jaartotalen Leeuwarden



Maandtotalen Leeuwarden 2020

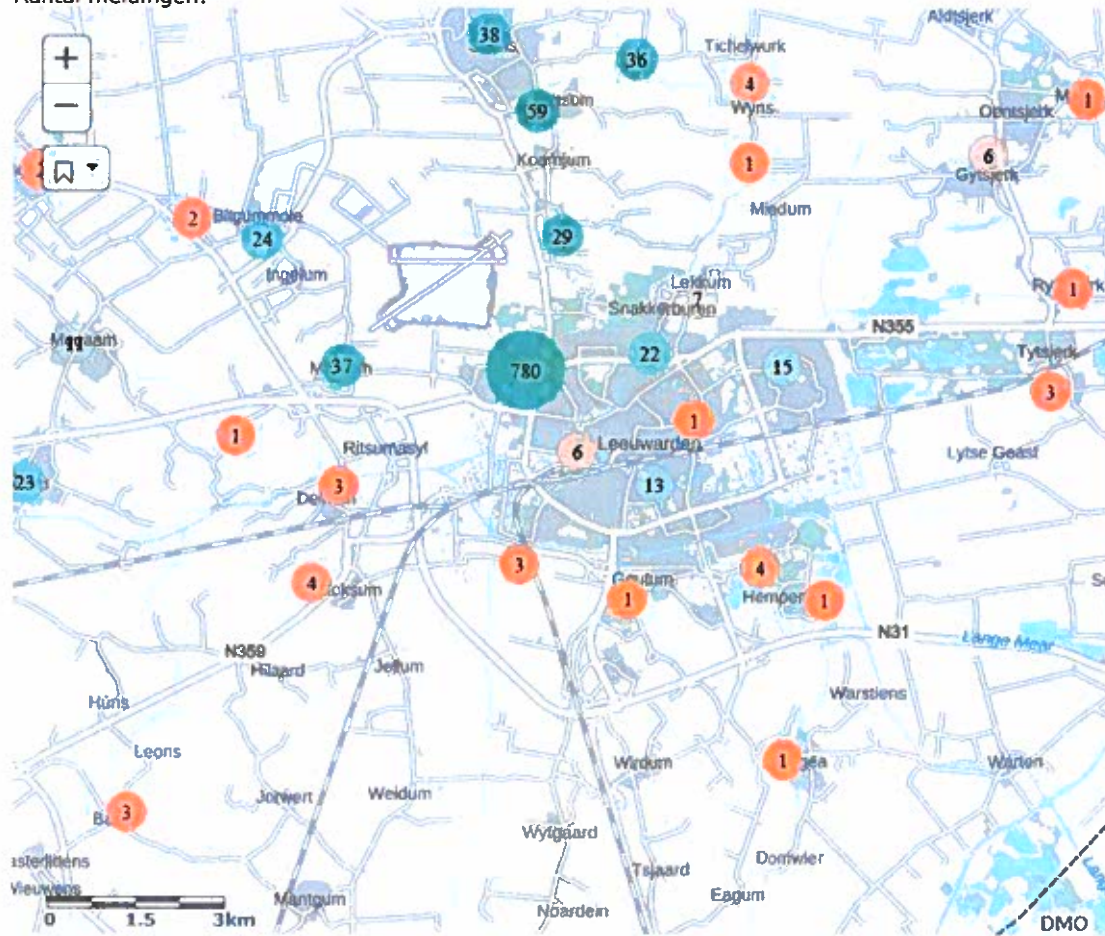


Aantal melders per aantal meldingen - Leeuwarden



Op de volgende pagina vindt u een grafische weergave van de meldingen. De afbeelding onder 'aantal meldingen' geeft het aantal meldingen weer in de omgeving van de militaire luchthaven. De afbeeldingen onder 'aantal melders' geeft het aantal verschillende personen weer die de meldingen hebben gemaakt. In de cirkels staan het aantal meldingen/melders.

Aantal meldingen:



BIJLAGE C MILITAIRE LUCHTHAVEN VOLKEL

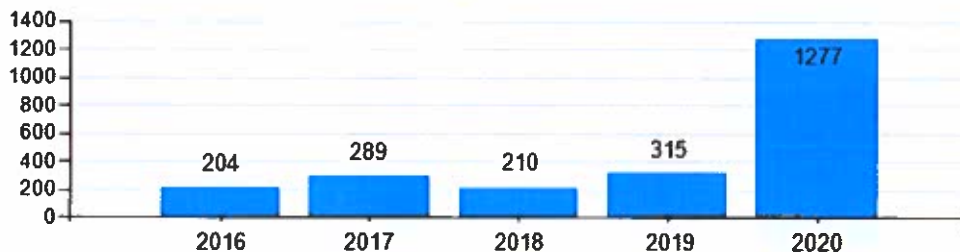
Het aantal klachten dat de militaire luchthaven Volkel in 2020 heeft ontvangen is 1277. Dit is een toename van 962 klachten ten opzichte van 2019. De toename kent twee pieken die te herleiden zijn aan het vliegprogramma vanaf militaire luchthaven Volkel en een algemene tendens die wordt veroorzaakt door COVID-richtlijnen.

In augustus hebben 2 weken lang Basic Fighter Manoeuvres (BFM) plaatsgevonden in de TMA-D. Dit oefengebied strekt zich uit boven Noord-Brabant, Noord-Limburg en Gelderland. Militaire luchthaven Volkel ligt ook in dit gebied waardoor veelvuldig in het luchtruim boven de militaire luchthaven is gevlogen. Vanwege een tekort aan tankercapaciteit om in de lucht bij te tanken en de noodzaak om de operationele geoefendheid te waarborgen heeft een substantieel deel van deze BFM vluchten in de TMA-D plaatsgevonden. Hierover is van te voren niet gecommuniceerd door de vliegbasis met haar omgeving.

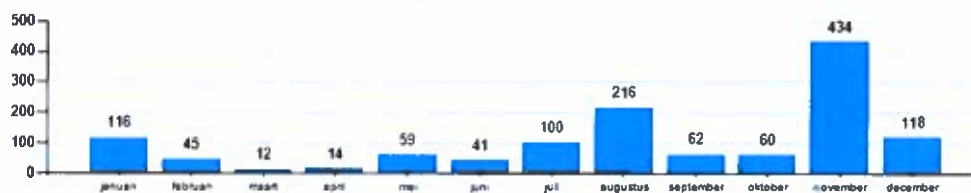
In week 46 en 47 hebben F-35's van militaire luchthaven Leeuwarden in het kader van hun opwerking naar volledige operationele inzetbaarheid geopereerd vanaf militaire luchthaven Volkel. Deze periode viel in het avondvliegprogramma dat historisch gezien altijd meer klachten genereerd dan het reguliere vliegprogramma overdag. De F-35 vluchten vonden plaats naast de F-16 trainingsmissies.

In zijn algemeenheid spelen de COVID-19 maatregelen ook een rol in de toename van het aantal klachten. Ten eerste zijn door COVID-19 alle buitenlandse oefeningen weggefallen en is er dus primair vanuit de thuisbasis gevlogen. Verder zijn veel mensen genoodzaakt om thuis te werken of thuisonderwijs te geven. Hierdoor wordt de aanwezigheid van onze toestellen in de lucht vaker opgemerkt. Dit komt veelvuldig terug in de omschrijving van de klachten.

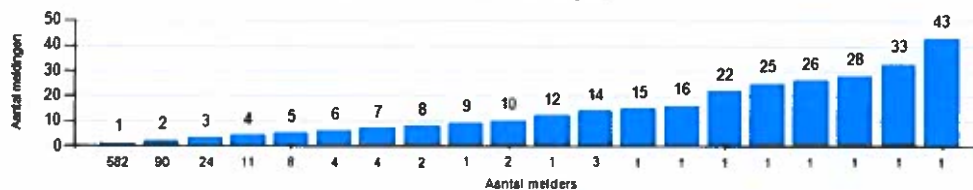
Jaartotalen Volkel



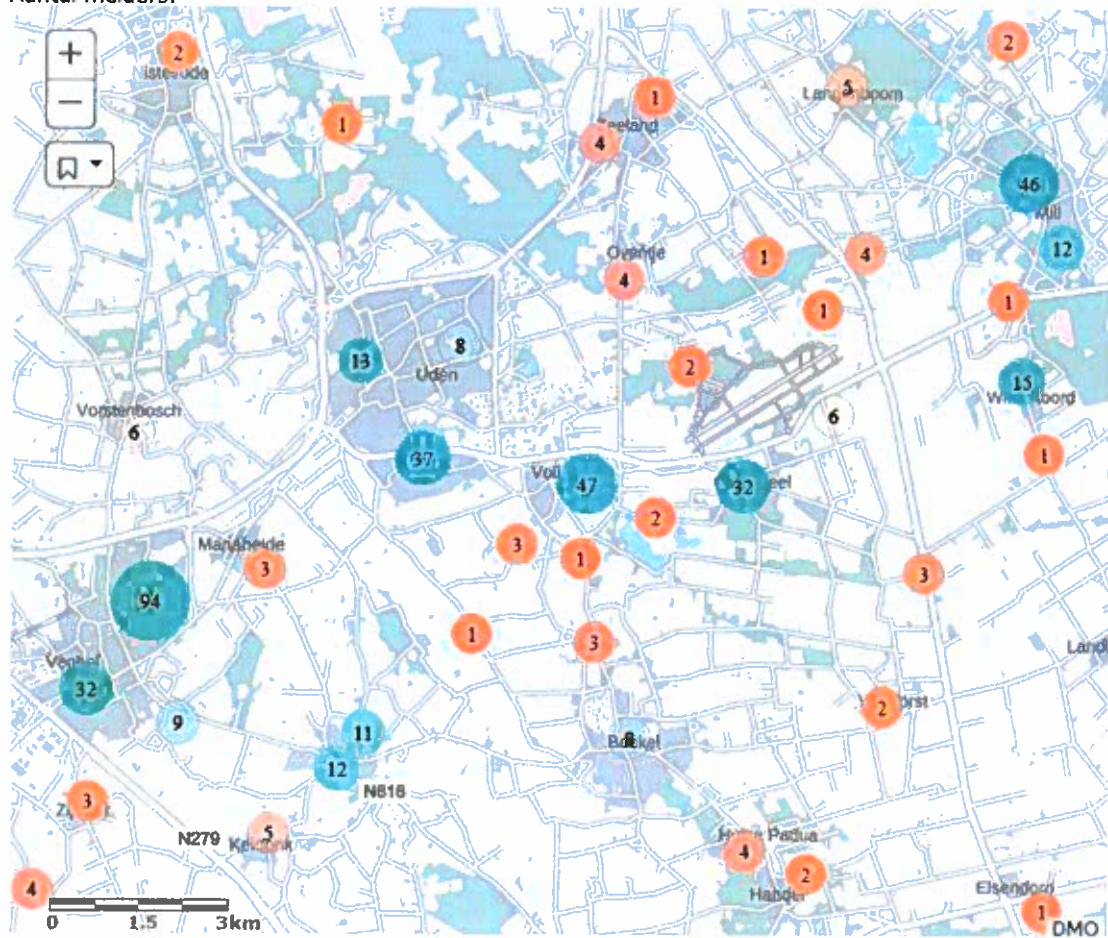
Maandtotalen Volkel 2020



Aantal melders per aantal meldingen - Volkel



Aantal melders:



BIJLAGE D MILITAIRE LUCHTHAVEN GILZE RIJEN

Defensie Helikopter Commando

De vliegbewegingen met de helikoptervloot van Defensie, ondergebracht bij het Defensie Helikopter Commando, zijn onmisbaar voor de operationele gereedstelling van defensie, het herstel van de inzetbaarheid van de krijgsmacht en voor training en inzet bij specifieke nationale taken. De COVID-pandemie bracht vanaf maart 2020 een nieuwe en intensieve werkelijkheid in Nederland. De grote Europese oefening 'Swift Blade', die vanaf militaire luchthaven Gilze-Rijen zou plaatsvinden, werd aan het begin van de pandemie geannuleerd. Trainingen en oefeningen in het buitenland konden door de beperkende maatregelen en het bestrijden van het virus het hele jaar geen doorgang vinden. Defensie is echter wel aangemerkt als vitaal proces en dient te allen tijde inzetbaar te zijn en blijven. Het heeft veel flexibiliteit gevraagd van alle betrokkenen om alternatieve trainingen en oefeningen binnen Nederland te plannen en uit te voeren. Daar waar in de eerste twee maanden van 2020 nog sprake was van zowel vliegbewegingen in Nederland als diverse trainingen en oefeningen in het buitenland, zijn vanaf maart alle buitenlandse oefeningen geannuleerd en is vooral binnen de landsgrenzen geopereerd, hetgeen een mogelijke verklaring is voor de stijging van het aantal geluidsklachten (van 2049 in 2019 naar 2328 in 2020). Een andere mogelijke verklaring is het grote aantal mensen dat vanaf maart thuiswerkte en daar geconfronteerd werd met het geluid van oefenende helikopters.

De trainingen en oefeningen die doorgang hebben gevonden, werden voortdurend getoetst aan de COVID-maatregelen om zo ook de gezondheid en veiligheid van bemanningen en ondersteunend personeel zeker te stellen. Daar waar moest worden afgeweken van coronamaatregelen i.r.t. het garanderen van inzetbaarheid en behoud van vlieglicenties werden extra veiligheidsmaatregelen getroffen.

Hulpverlening

Het Defensie Helikopter Commando heeft in 2020 meerdere hulpverleningsopdrachten uitgevoerd. Zo is met de inzet van Chinook en Cougar helikopters intensief blushulp verleend aan de civiele autoriteiten bij grote branden in natuurgebieden Deurnsche Peel (Brabant) en De Meinweg (Limburg) in april. Ook werd een beroep gedaan op het tijdelijk overnemen van het patiëntenvervoer op de Waddeneilanden met de NH-90 helikopter en is extra steun verleend met twee Cougar helikopters in het Caribisch gebied van het Koninkrijk der Nederlanden. Beide inzetten, zowel op de Waddeneilanden als in het Caribisch gebied betroffen hulpverlening in relatie tot de COVID-pandemie.

Helikopterongeval

Op 19 juli 2020 werd het DHC opgeschrikt en diep getroffen door een noodlottig ongeval met een NH90 helikopter in het Caribisch gebied waarbij twee bemanningsleden om het leven kwamen. Als gevolg van het ongeval werden het vliegprogramma met de NH90 toestellen in Nederland uit verzorg tussen 19 juli en 7 augustus stilgelegd. Vanaf 7 augustus werd het vliegprogramma hervat, nadat gebleken was dat het ongeval naar alle waarschijnlijkheid niet door een technisch mankement was veroorzaakt.

Dialogo en publieksinformatie

In 2020 is het DHC wederom de dialoog aangegaan met de omgeving over het zoveel mogelijk reduceren van geluidshinder als gevolg van vliegbewegingen. Dit betekende veelvuldig contact met burgemeesters en wethouders, maar ook met belangenpartijen en individuele omwonenden van helikoptervliegbases en in laagvlieggebieden. Publieksinformatie en communicatie via diverse middelen en kanalen kreeg en behoudt prioriteit, waarbij voortdurend verbeteringen worden doorgevoerd.

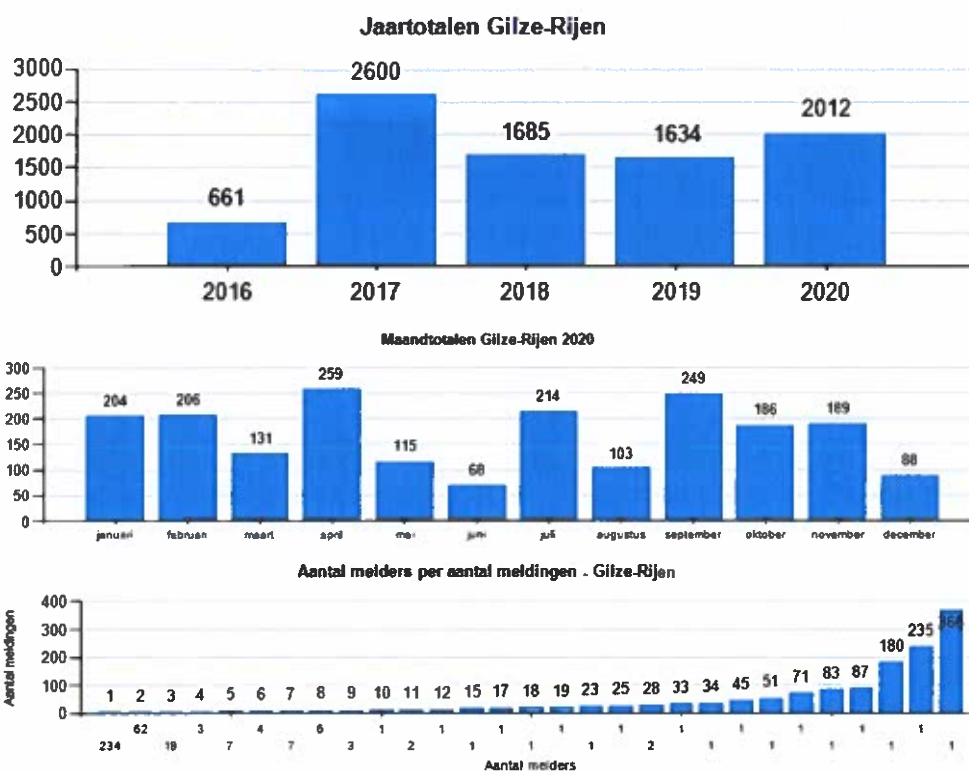
Militaire luchthaven Gilze Rijen

Het aantal meldingen rond militaire luchthaven Gilze-Rijen laat in 2020 een stijging zien ten opzichte van eerdere jaren. Naast de al genoemde toename van het aantal oefeningen in Nederland en het 'thuiswerkeffect' speelde op Gilze-Rijen de aanleg van nieuwe vliegtuig-afreminstallaties een rol. Die aanleg en de daarmee gepaard gaande ruiming van onontpofte vliegtuigbommen uit de Tweede Wereldoorlog, maakte dat vanaf de zomer de hoofd baan buiten gebruik was en er alleen vanaf de korte baan werd gevlogen. Dit had een verplaatsing van vliegbewegingen tot gevolg, waarbij vooral de woonkernen Gilze en Hulten duidelijk meer overlast ervaarden dan gebruikelijk.

Het overleg met gemeente en omwonenden over een nieuw luchthavenbesluit voor militaire luchthaven Gilze-Rijen is in 2020 voortgezet. Tijdens haar bezoek in maart heeft de staatssecretaris van defensie toezeggingen gedaan aan de omgeving om het vertrouwen in het proces en de commitment daarin van Defensie te herstellen. Daarnaast is een eerste reactie gegeven op de meer dan 800 ingediende zienswijzen en is een geluidmeetnet rond de militaire luchthaven in gebruik genomen. De dialoog rond het luchthavenbesluit krijgt in 2021 een vervolg onder leiding van een daartoe aangestelde onafhankelijk extern procesbegeleider.

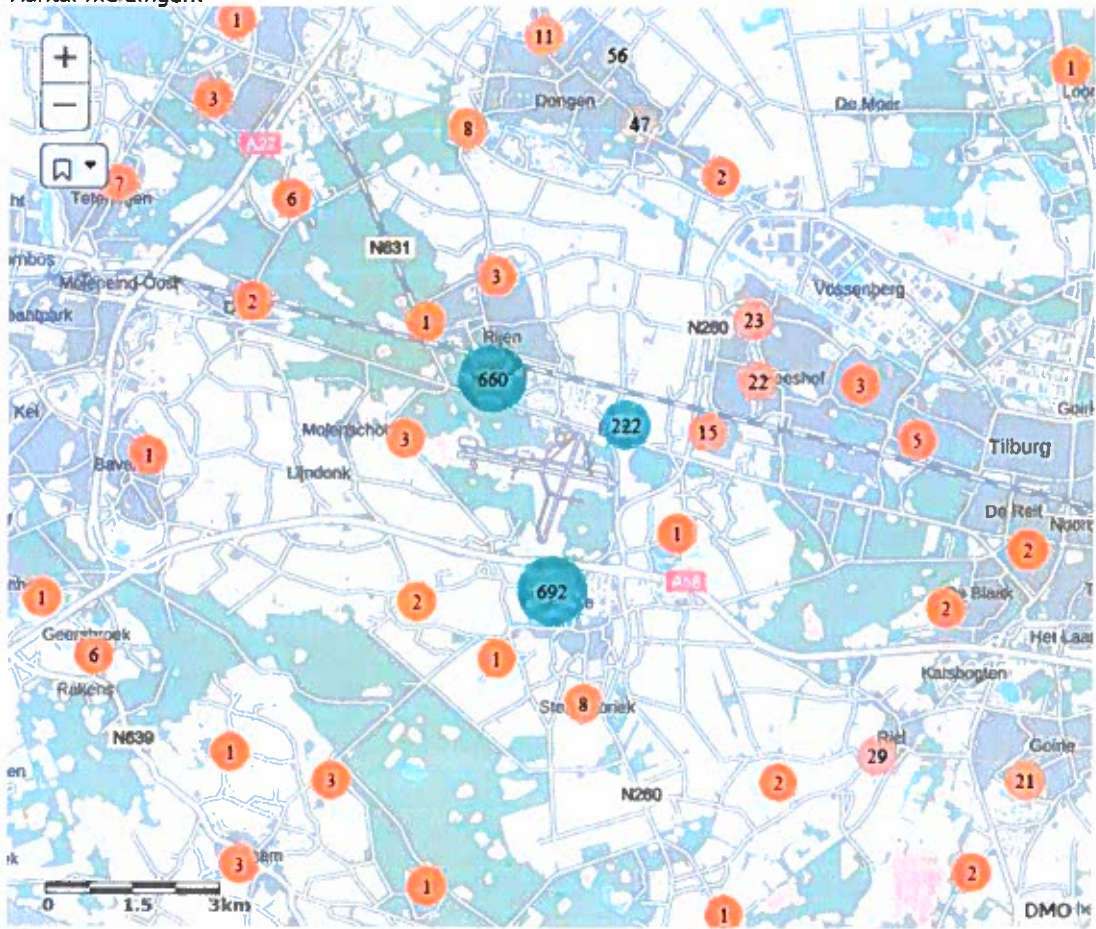
De vliegbewegingen van medegebruiker Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht waren in 2020 veelvuldig onderwerp van gesprek. In overleg met de Stichting, partijen in de omgeving en de Militaire Luchtvaart Autoriteit zijn zowel in het kader van het luchthavenbesluit als op het gebied van voorschriften maatregelen genomen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Overigens zijn de vliegactiviteiten van de stichting in 2020 enkele maanden volledig stilgelegd in verband met de COVID-maatregelen.

De komende jaren vindt een modernisering plaats van een deel van de helikoptervloot, waarbij 13 oudere Chinooks worden vervangen door 15 exemplaren van een nieuw type, waarvan de eerste exemplaren rond april op de militaire luchthaven arriveren. Inmiddels is ook begonnen met een modernisering van de 20 op Gilze-Rijen gestationeerde Apaches; een project dat naar verwachting in 2025 wordt afgerond. Het geluidsprofiel van de nieuwe helikopters wijkt bij geen van beide types noemenswaardig af van de huidige vloot.

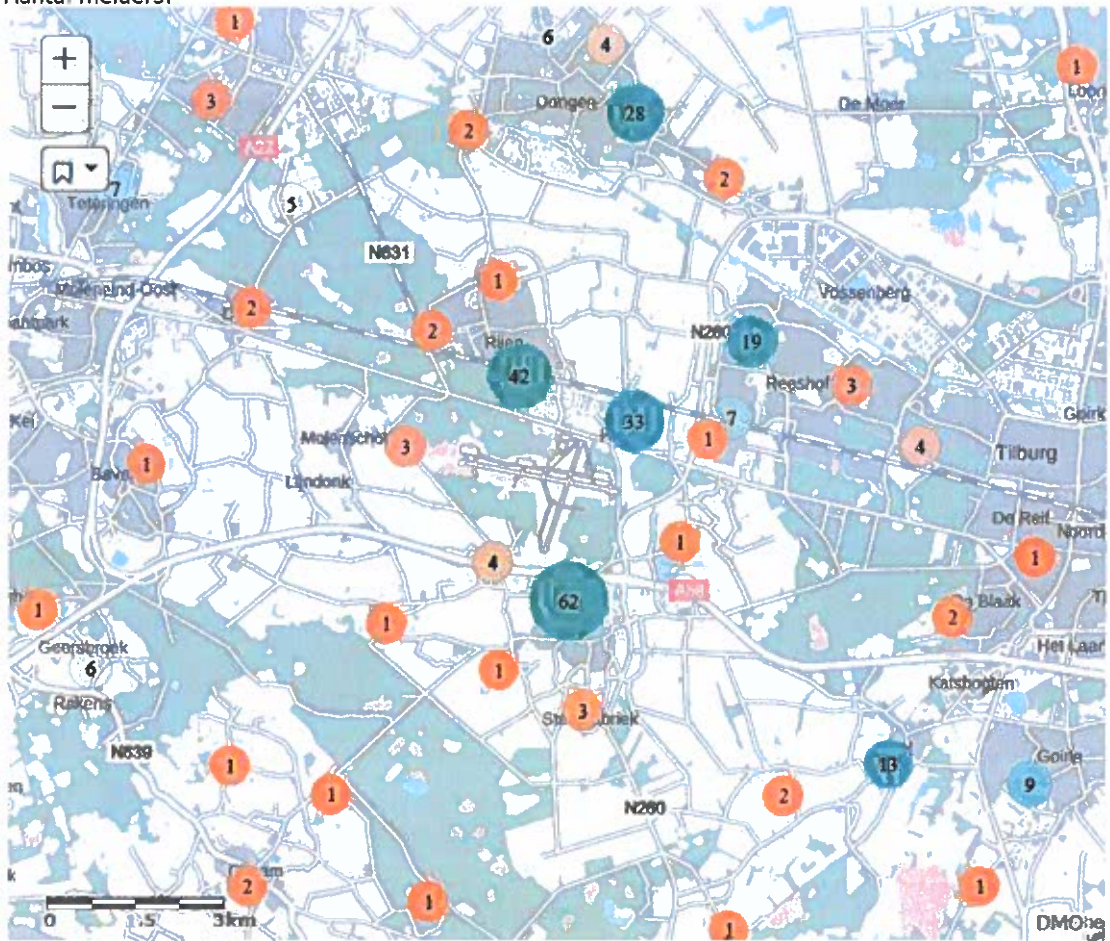


Op de volgende pagina vindt u een grafische weergave van de meldingen. De afbeelding onder 'aantal meldingen' geeft het aantal meldingen weer in de omgeving van de militaire luchthaven. De afbeeldingen onder 'aantal melders' geeft het aantal verschillende personen weer die de meldingen hebben gemaakt. In de cirkels staan het aantal meldingen/melders.

Aantal meldingen:



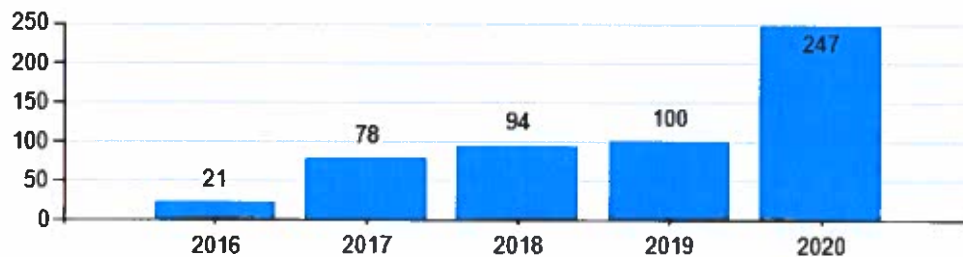
Aantal melders:



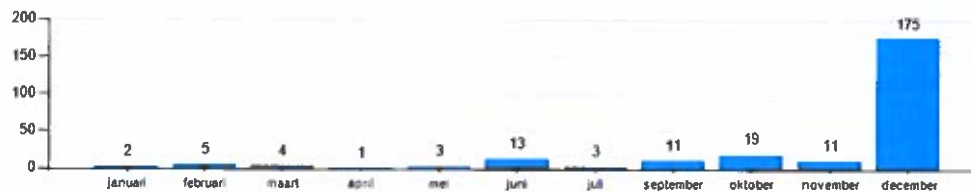
BIJLAGE E MILITAIRE LUCHTHAVEN DEELN

Militaire luchthaven Deelen werd ook in 2020 als primaire uitvalsbasis (omdat er maar beperkte infrastructuur is voor permanente stationering van helikopters) van militaire luchthaven Gilze Rijen gebruikt. Gedurende het hele jaar is de militaire luchthaven intensief gebruikt voor vlieg oefeningen, deels in samenwerking met de in Schaarsbergen gestationeerde 11e Luchtmobiele Brigade. Het betreft niet alleen vliegbewegingen met helikopters, maar zeker ook met zwaardere transportvliegtuigen als de C-130 Hercules tijdens oefeningen als *Falcon Leap* en *Werewolf Resilience* vanaf militaire luchthaven Eindhoven. De cijfers laten een forse stijging van het aantal meldingen zien, vooral in december. De stijging in december is toe schrijven aan een melder met 165 meldingen over het hele jaar 2020. (meldingen opgespaard)

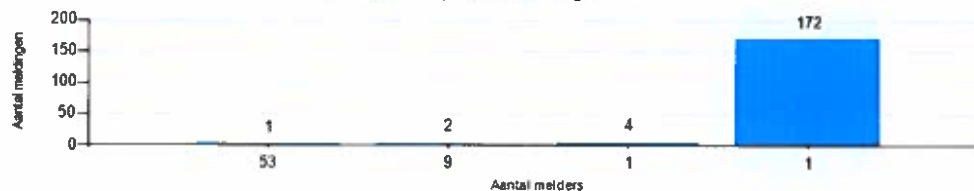
Jaartotalen Deelen



Maandtotalen Deelen 2020

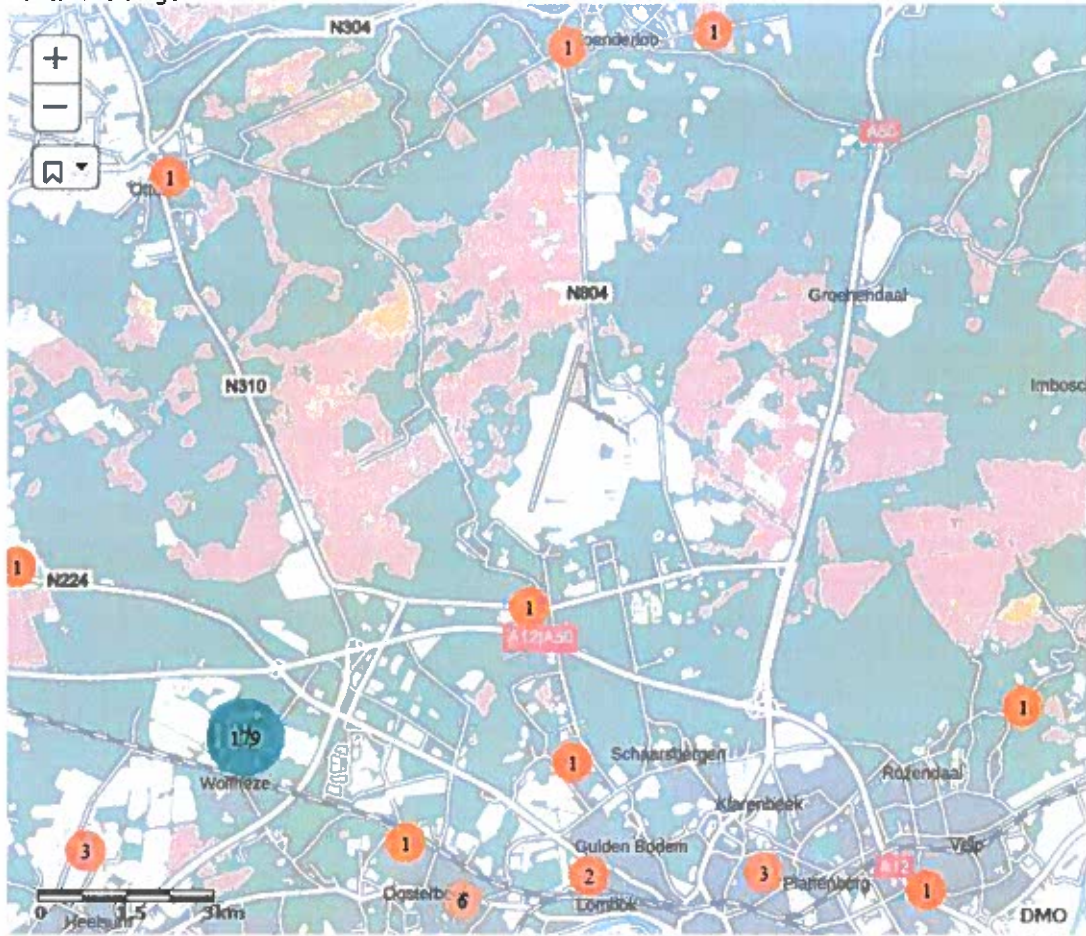


Aantal melders per aantal meldingen - Deelen

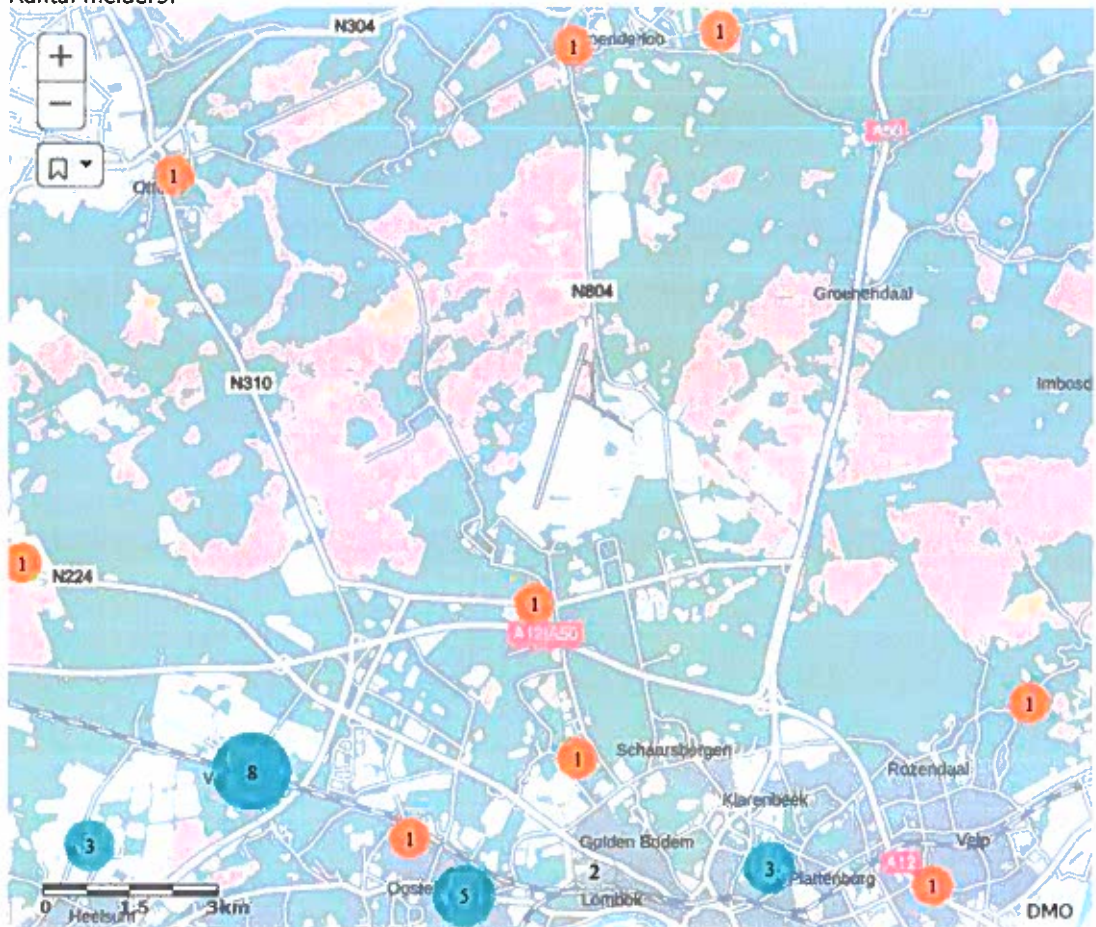


Op de volgende pagina vindt u een grafische weergave van de meldingen. De afbeelding onder 'aantal meldingen' geeft het aantal meldingen weer in de omgeving van de militaire luchthaven. De afbeeldingen onder 'aantal melders' geeft het aantal verschillende personen weer die de meldingen hebben gemaakt. In de cirkels staan het aantal meldingen/melders.

Aantal meldingen:



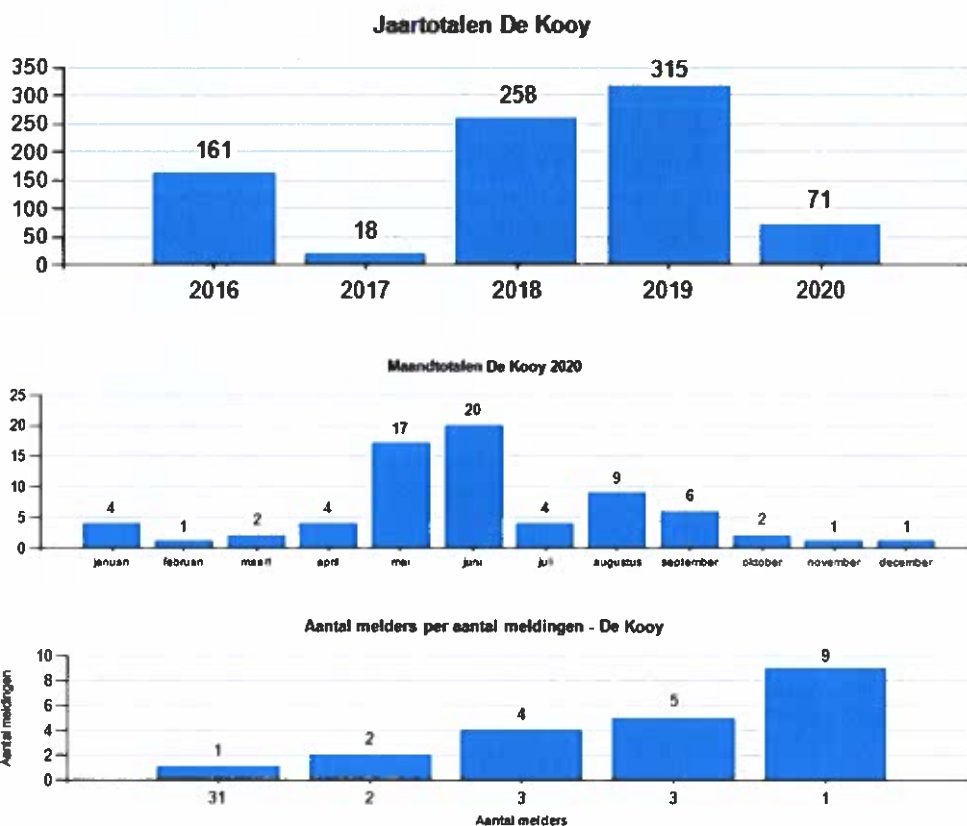
Aantal melders:



BIJLAGE F MILITAIRE LUCHTHAVEN DE KOOY

Het aantal klachten rond Marine Vliegkamp de Kooy (MVKK) was in 2020 aanzienlijk lager dan in het jaar daarvoor. Mogelijke oorzaken daarvoor zijn beperkingen als gevolg van de COVID-pandemie, een tijdelijke onderbreking van de vliegoperaties naar aanleiding van het noodlottig ongeval op 19 juli en problemen met de inzetbaarheid die een negatieve invloed hadden op het vliegprogramma. Tevens is er minder gevlogen met de helikopters ten behoeve van de Offshore industrie.

Meldingen die worden gedaan betroffen met name het lokaal (avond)vliegen en bezoekend vliegverkeer: oefeningen met C130 van en naar MVVK.



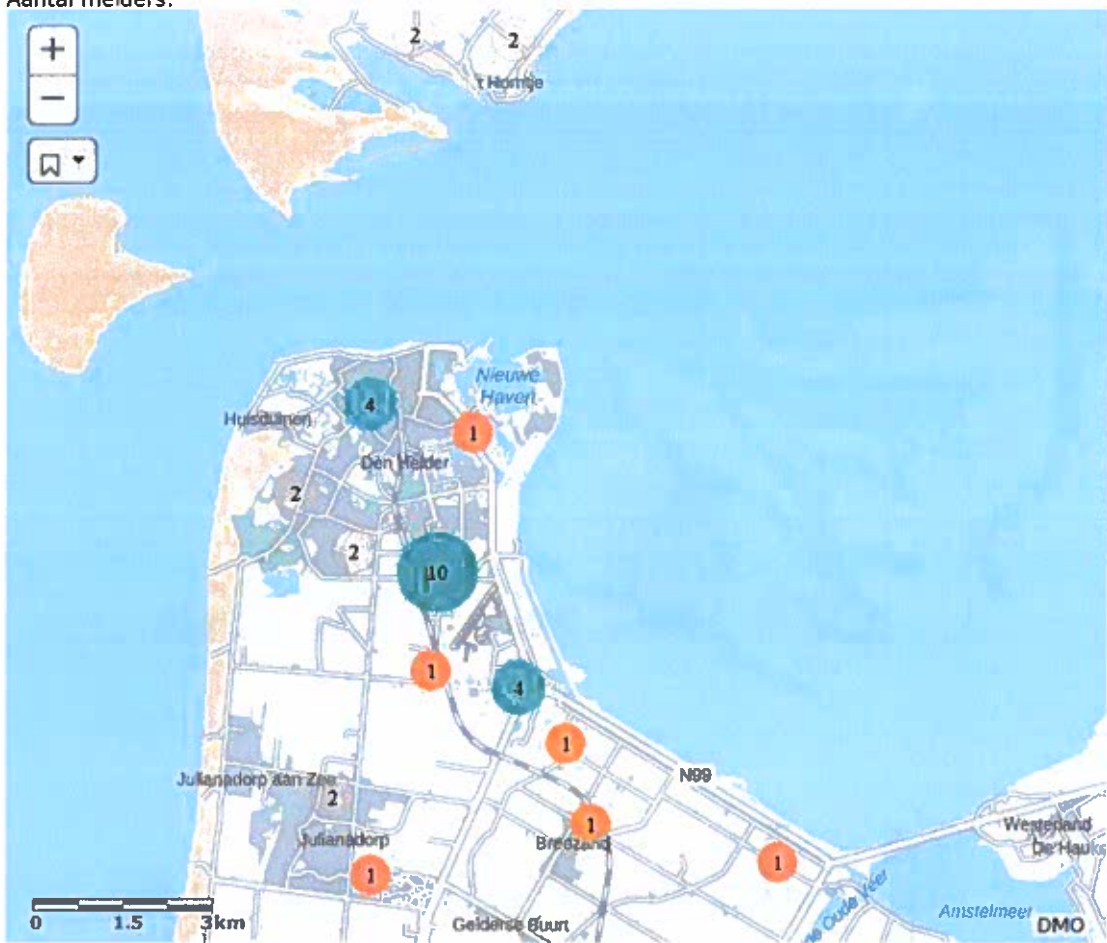
Op de volgende pagina vindt u een grafische weergave van de meldingen.

De afbeelding onder 'aantal meldingen' geeft het aantal meldingen weer in de omgeving van de militaire luchthaven. De afbeeldingen onder 'aantal melders' geeft het aantal verschillende personen weer die de meldingen hebben gemaakt. In de cirkels staan het aantal meldingen/melders.

Aantal meldingen:

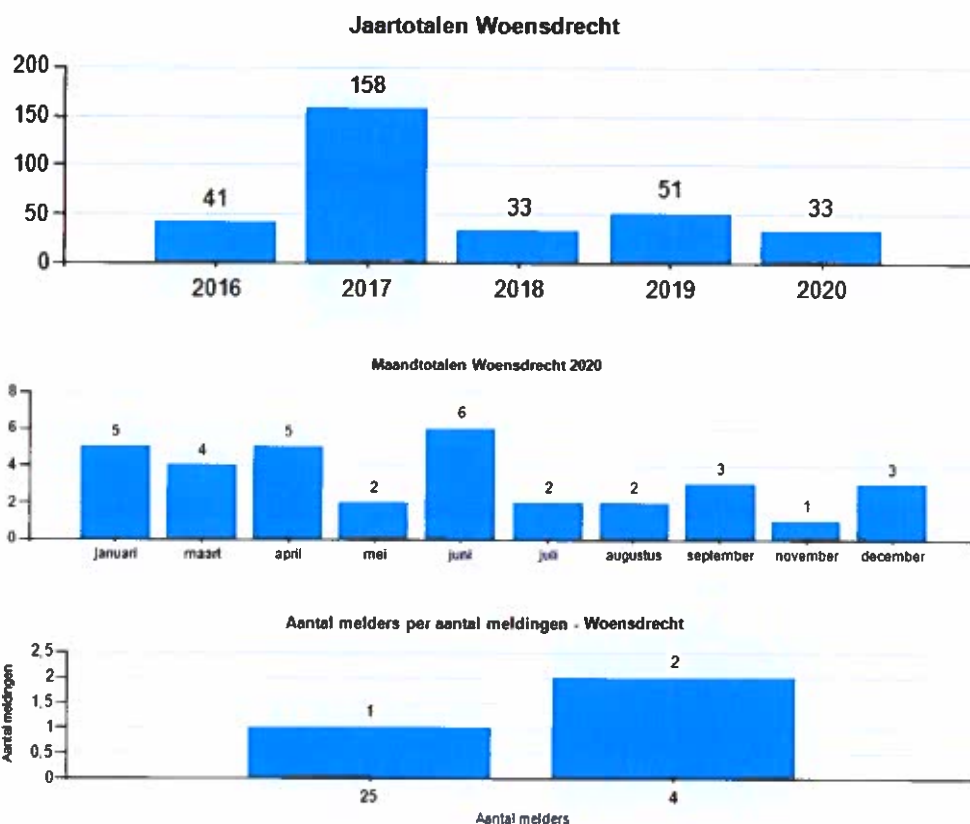


Aantal melders:



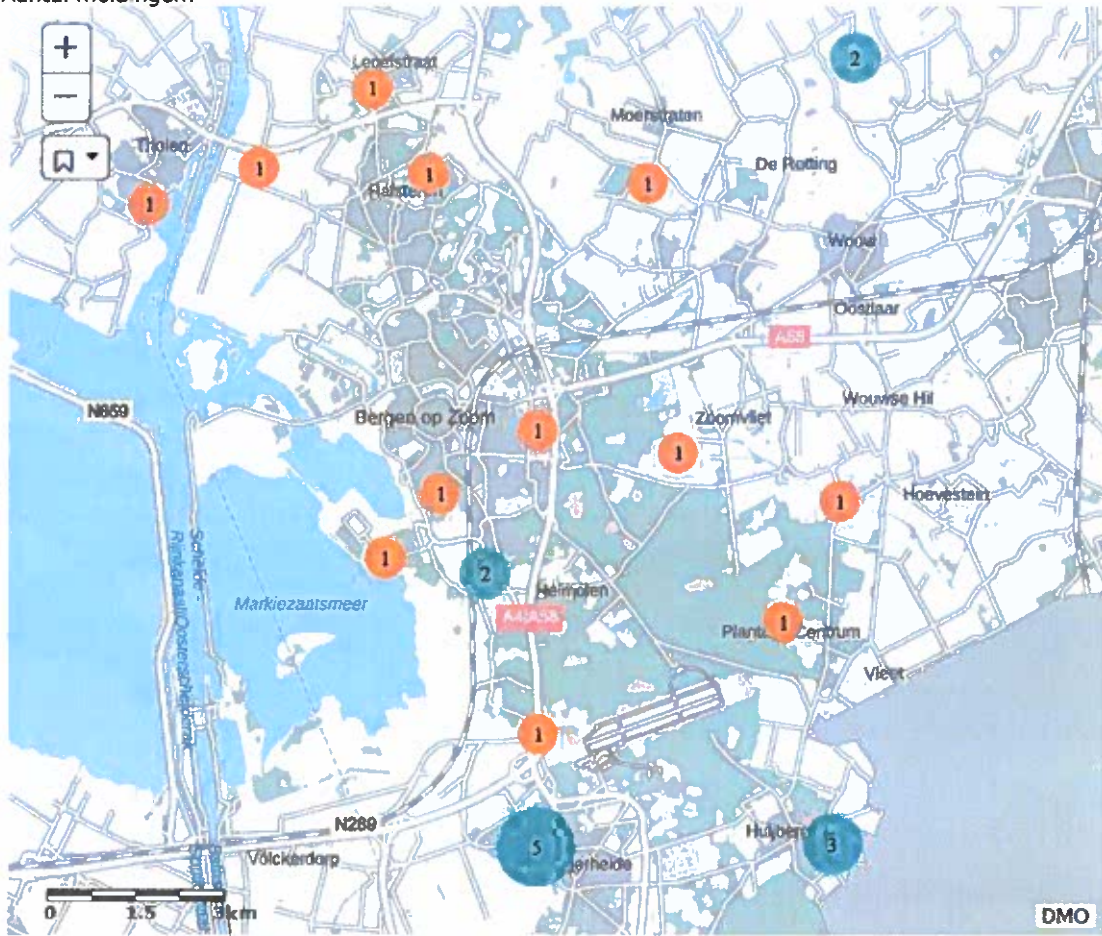
BIJLAGE G MILITAIRE LUCHTHAVEN WOENSDRECHT

Op militaire luchthaven Woensdrecht zien we een daling van het aantal meldingen in 2020. Waar we vorig jaar 51 meldingen hadden, hebben we dit jaar 33 meldingen binnen gekregen. Ondanks dat veel mensen thuis werken en daarmee wellicht dus meer vliegbewegingen kunnen waarnemen is het aantal meldingen met ongeveer 40% gedaald. In de zomerperiode (juni tot en met augustus) ontvangen we over het algemeen de meeste klachten, omdat men meer thuis en buiten is. In 2020 ontvingen we in die maanden tien meldingen, over uiteenlopende vliegbewegingen en toestellen. Dat is ongeveer gelijk aan het aantal meldingen in die maanden in 2019. Iets minder dan de helft van de meldingen ging over het PC-7 lesvliegtuig. Bijzonderheden zijn vier meldingen in januari over een KCT oefening samen met DHC in de avonden en een drietal meldingen over overlast omtrent vliegbewegingen van de Historische Vlucht met een B-25 Mitchell in de omgeving van militaire luchthaven Woensdrecht.

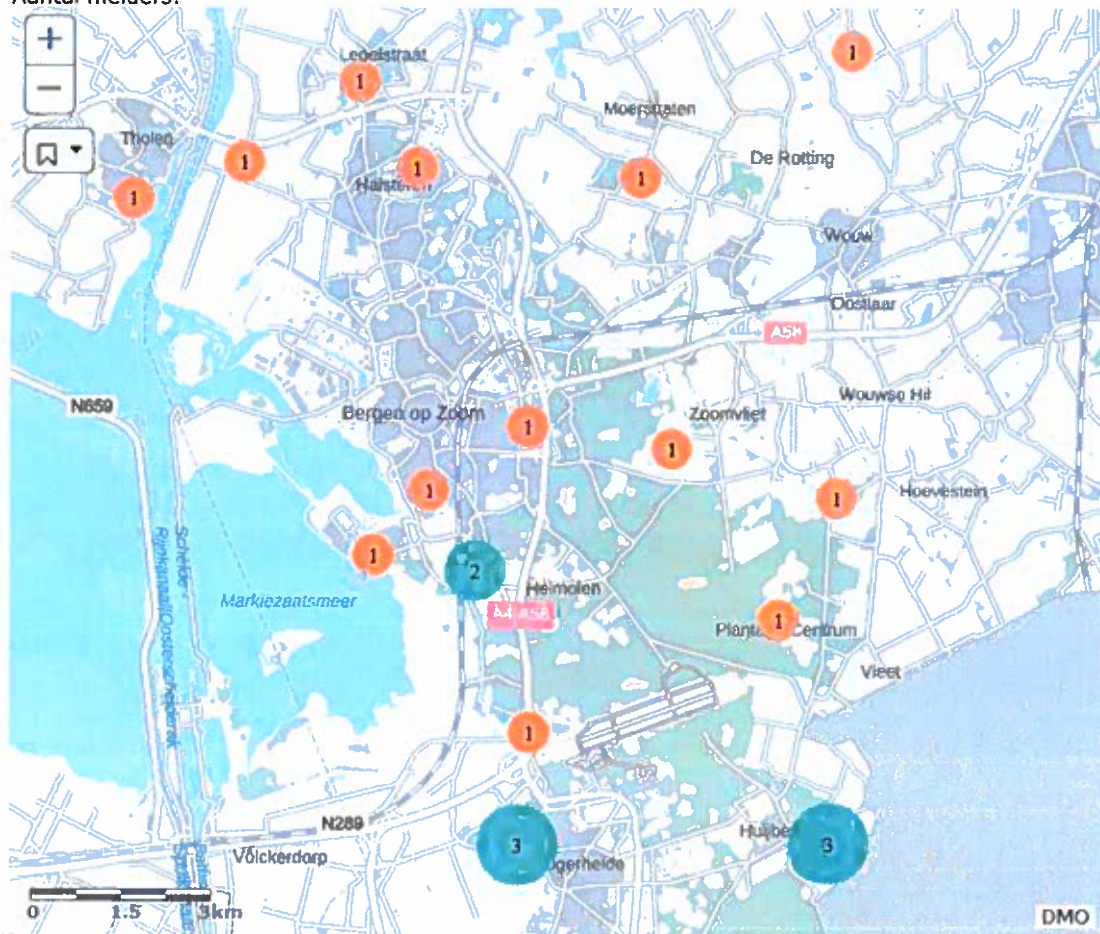


Op de volgende pagina vindt u een grafische weergave van de meldingen. De afbeelding onder 'aantal meldingen' geeft het aantal meldingen weer in de omgeving van de militaire luchthaven. De afbeeldingen onder 'aantal melders' geeft het aantal verschillende personen weer die de meldingen hebben gemaakt. In de cirkels staan het aantal meldingen/melders.

Aantal meldingen:



Aantal melders:



BIJLAGE H MILITAIRE LUCHTHAVEN EINDHOVEN

De militaire luchthaven Eindhoven huisvest de transportvloot van het CLSK en kan wereldwijd worden ingezet. Met Eindhoven Airport als civiel medegebruiker, is de militaire luchthaven Eindhoven de tweede luchthaven van Nederland. Met het afstoten van het eerste KDC-10 tanker en transportvliegtuig is een zichtbare stap gemaakt richting de 5de generatie luchtmacht en de oprichting van het Air Mobility Command. De eerste Airbus A330 MRTT-toestellen zijn inmiddels gearriveerd, in totaal zijn 9 toestellen besteld waarvan vijf naar het MOB in Eindhoven en vier naar het FOB in Keulen gaan. Met het eerste toestel is een aantal naderingsoefeningen gedaan waarbij laag rond het vliegveld is gevlogen. Dit is met name binnen de gemeentes Best en Oirschot niet onopgemerkt gebleven.

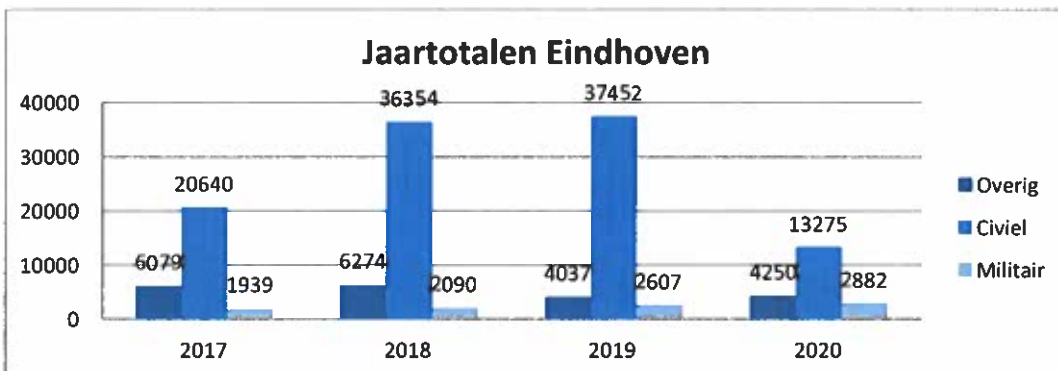
Anders dan andere militaire luchthavens van CLSK, kent militaire luchthaven Eindhoven een eigen klachtenregistratie en -afhandeling. Via de website www.samenopdehoogte.nl kan een melding worden gemaakt en kunnen vliegbewegingen worden geanalyseerd. Het betreft vliegbewegingen binnen het lokale verkeersleidinggebied. Hierin ligt ook het laagvlieggebied GLV-5 nabij Oirschot, dat wordt gebruikt voor oefeningen van het Defensie Helikopter Commando.

Door de maatregelen rondom COVID-19 is vooral het aantal civiele vliegbewegingen sterk afgenomen. Een groot aantal militaire oefeningen van zowel buitenlandse partners als eigen oefeningen in het buitenland kon in 2020 niet doorgaan. Een oefening in Yuma, Arirzona (V.S.) is uiteindelijk verplaatst naar de eigen basis nadat Twente Airport als alternatief was afgevallen. De annulering van buitenlandse oefeningen zorgde voor extra vliegbewegingen rond de basis waarbij de tactische naderingen van de C-130 de omgeving zijn opgevallen.

Omwonenden werden het afgelopen jaar geïnformeerd over activiteiten via lokale media, de internetpagina van Defensie, de burenappp van Eindhoven Airport, social media (twitter: @VlbEindhoven, facebook.com/luchtmacht en instagram) en de website Samenopdehoogte.nl. De directe omgeving kan zich daarnaast opgeven (via vliegbasis.eindhoven@mindef.nl) voor de buremail waarin uitleg wordt gegeven over bijzondere activiteiten, zoals oefeningen of Medevac's.

Naast de geplande oefeningen en vluchten zijn een aantal speciale vluchten uitgevoerd. Hierbij valt te denken aan:

- Repatriëren van Nederlanders die begin dit jaar China hebben verlaten.
- Medische evacuatie vluchten waarmee (mogelijke) besmette Nederlandse militairen uit het buitenland zijn gehaald.
- Noodhulpvluchten na de explosie in Libanon.
- Verplaatsen van mensen en materieel naar Sint-Maarten in de strijd tegen COVID-19.
- Medische evacuatie van een gewonde militair uit Afghanistan.



BIJLAGE I LUITENANT-GENERAAL BESTKAZERNE/VLIEGBASIS DE PEEL

Alle grondgebonden luchtverdedigingseenheden van de krijgsmachtsdelen zijn ondergebracht bij het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando (DGLC) in Vredepeel. De eenheid valt formeel onder het Commando Landstrijdkrachten (CLAS).

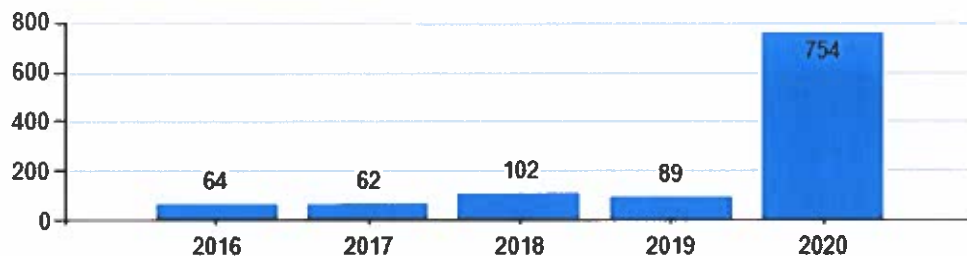
De startbaan van de Luitenant-generaal Bestkazerne heeft geen actieve status meer en er is op het moment geen sprake van starts en landingen van gemotoriseerde vliegtuigen, behoudens helikopters. Het terrein is echter wel een aangewezen Militair Luchtvaartterrein, maar geen actieve luchthaven. Op dit moment loopt het proces in het kader van het Luchthavenbesluit en reactivering van de militaire luchthaven De Peel. Hiervoor is Defensie intensief in dialoog met haar omgeving, burgers, groepen en lokale overheden. Deze dialoog wordt ook in 2021 verder gevoerd.

Het militaire luchtruim boven de voormalige luchtmachtbasis en de omgeving wordt gebruikt door helikopters, jachtvliegtuigen en trainingsvliegtuigen. Veel van de vliegbewegingen boven en nabij de Peel worden nu uitgevoerd om eenheden van de landmacht en mariniers te ondersteunen om deze op te leiden en te trainen bijvoorbeeld Close Air Support (CAS) oefeningen. Ten opzichte van 2019 is een toename in geluidshindermeldingen te zien. Met name de 4 CAS-oefeningen die ook in de avond plaatsvonden zorgden voor geluidshinder bij de omgeving. De CAS-oefeningen maken deel uit van de opleiding van Joint Attack Controllers (JTAC). Vervolg JTAC-trainingen vinden in de regel in het Noorden van het land of het buitenland plaats. De overige reguliere vliegbewegingen waren aanleiding voor het restant van de meldingen. De ervaring heeft geleerd dat bij herzieningen van luchthavenbesluiten het aantal klachten op het betreffende complex toeneemt, daarnaast waren inwoners in 2020 meer thuis vanwege de coronamaatregelen waardoor ze ook meer aan luchtgeluid werden blootgesteld dan andere jaren. Deze factoren kunnen ook bijdragen aan een verhoging van het aantal meldingen.

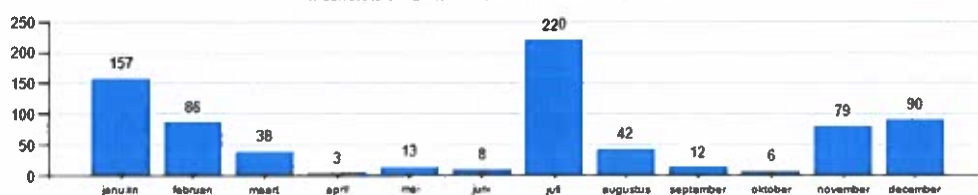
Omwonenden werden het afgelopen jaar geïnformeerd over bijzondere activiteiten via lokale media, de internetpagina van de luchtmacht en social media (twitter: @DGLC_KL). Daarnaast is halverwege 2020 een nieuwsbrief geïntroduceerd die wordt gebruikt om de omgeving beter te informeren over activiteiten die invloed kunnen hebben op de omgeving, zoals (vlieg)oefeningen en belangrijke stappen in het luchthavenbesluit. Geïnteresseerden kunnen zich voor de nieuwsbrief aanmelden door te mailen naar: informatiedepeel@mindef.nl

De landmachteenheid die gehuisvest is op de Luitenant-generaal Bestkazerne vliegt zelf niet maar maakt voor trainingsdoeleinden wel gebruik van (zeer) kleine onbemande vliegtuigen (drones). Daarnaast worden er een paar keer per jaar boven de kazerne ondersteunende vluchten gehouden voor training en opleiding van land- en luchtmachtmilitairen op het gebied van grondgebonden luchtverdediging met wapensystemen als de Patriot, AMRAAM en Stinger. De ondersteunende vluchten worden uitgevoerd op basis van inhuur met civiele vliegtuigen.

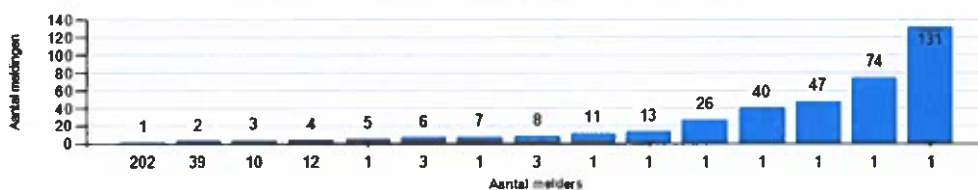
Jaartotalen Luitenant-Generaal Bestkazerne



Maandtotalen Luitenant-Generaal Bestkazerne 2020

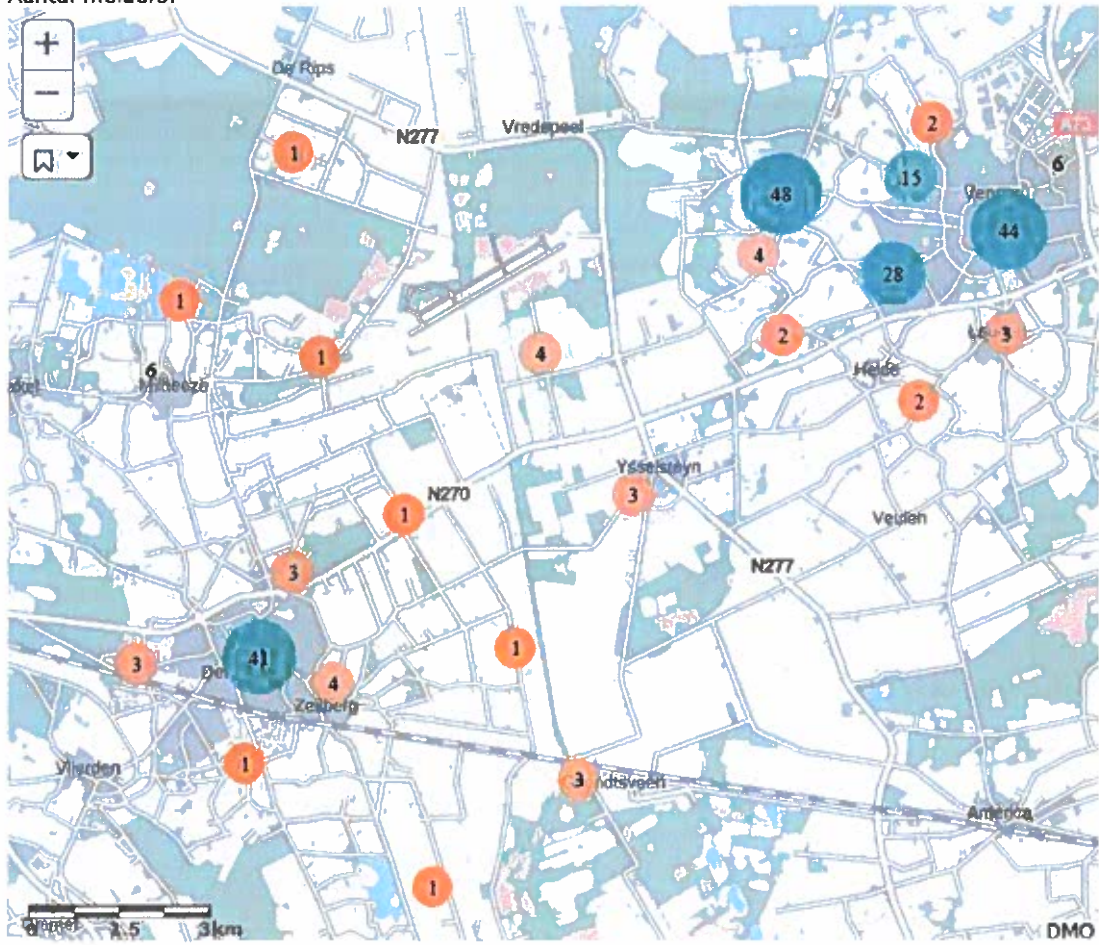


Aantal melders per aantal meldingen - Luitenant-Generaal Bestkazerne



Op de volgende pagina vindt u een grafische weergave van de meldingen. De afbeelding onder 'aantal meldingen' geeft het aantal meldingen weer in de omgeving van de militaire luchthaven. De afbeeldingen onder 'aantal melders' geeft het aantal verschillende personen weer die de meldingen hebben gemaakt. In de cirkels staan het aantal meldingen/melders.

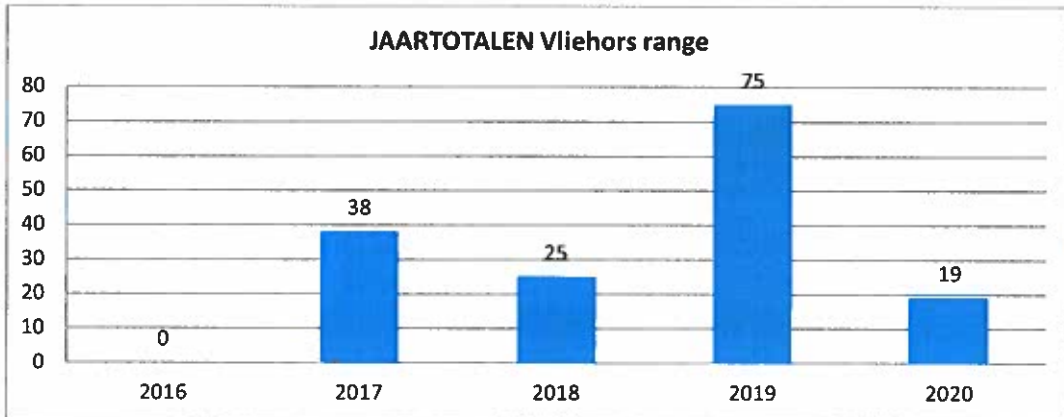
Aantal melders:



BIJLAGE J ROUTES EN LAAGVLIEGGEBIEDEN CLSK

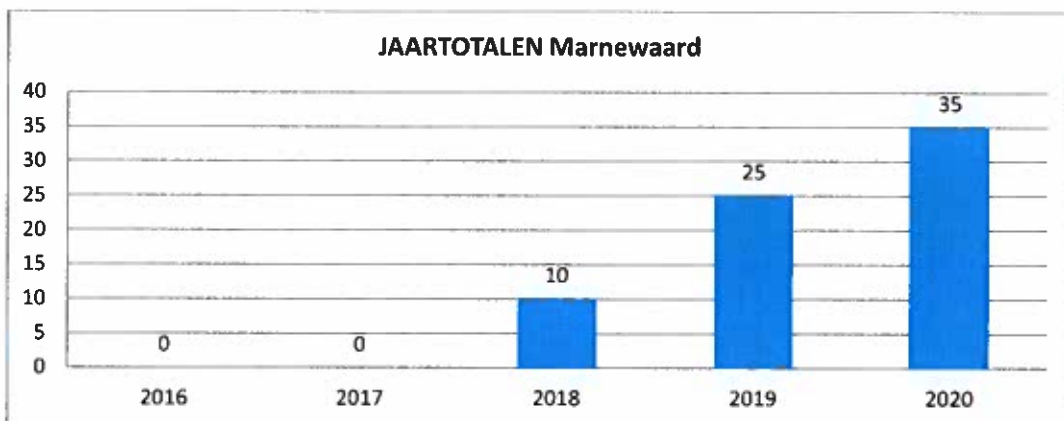
Meldingen over de Vliehors

In het westen op het eiland Vlieland ligt het militair oefenterrein 'Vliehors'. Dit is het enige militair terrein in Nederland waar piloten van de CLSK en NAVO-partners mogen oefenen met munitie en explosieve ladingen. De meldingen die ontvangen zijn door CLSK gaan niet alleen over de vliegbewegingen, maar ook over het horen en voelen van de explosieven.



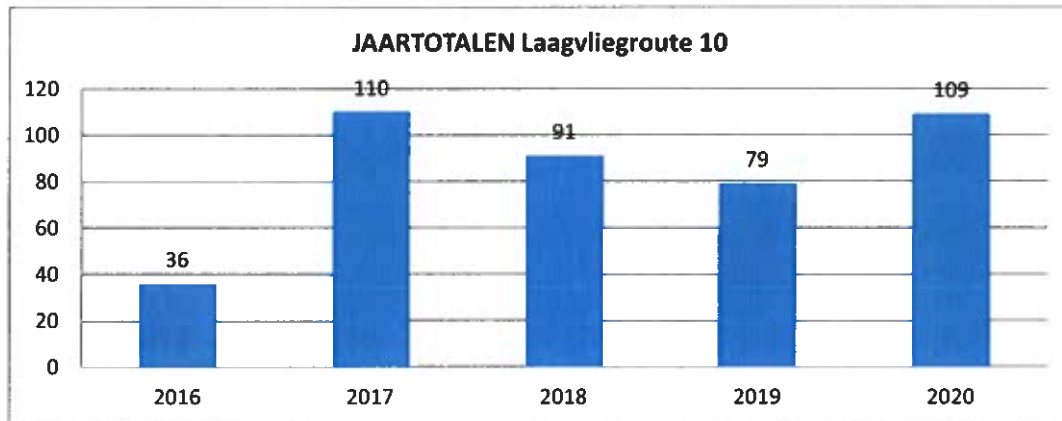
Meldingen over de Marnewaard

De Marnewaard is het oostelijke gedeelte van het Lauwersmeergebied dat na de afsluiting van de Lauwers zee in 1969 droog is komen te staan. Het gebied bestaat uit enkele voormalige zandplaten en is grotendeels in gebruik bij Defensie als oefenterrein. Met ca 1600 hectare is dit het grootste oefenterrein van Nederland. Hier bevindt zich ook het militair oefendorp Marnehuizen en rondom dit oefendorp ligt een militair luchtruim waardoor activiteiten van de CLAS en CLSK samenkomen net zoals in een inzetgebied.



Meldingen over de laagvliegroutes

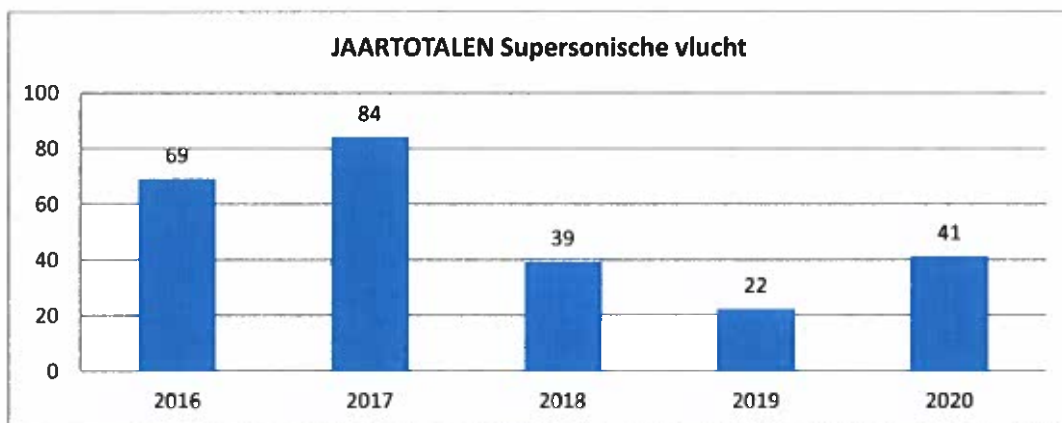
Binnen Nederland zijn wettelijk twee laagvliegroutes voor militaire jacht- en transportvliegtuigen vastgesteld. Deze zijn gelegen in Noordoost Nederland (zie kaart). De westelijke route-10A is sinds 2020 definitief gesloten. De oostelijke route-10 (LR10) is wel in gebruik.



Meldingen over de supersonisch vluchten

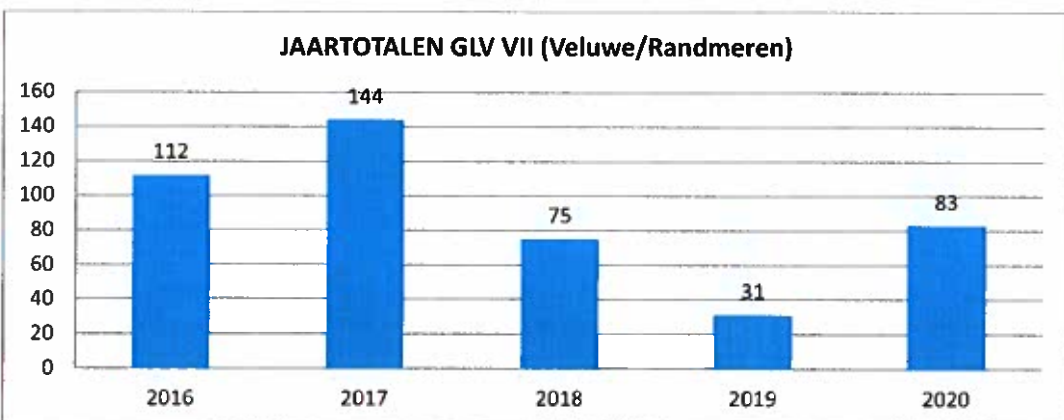
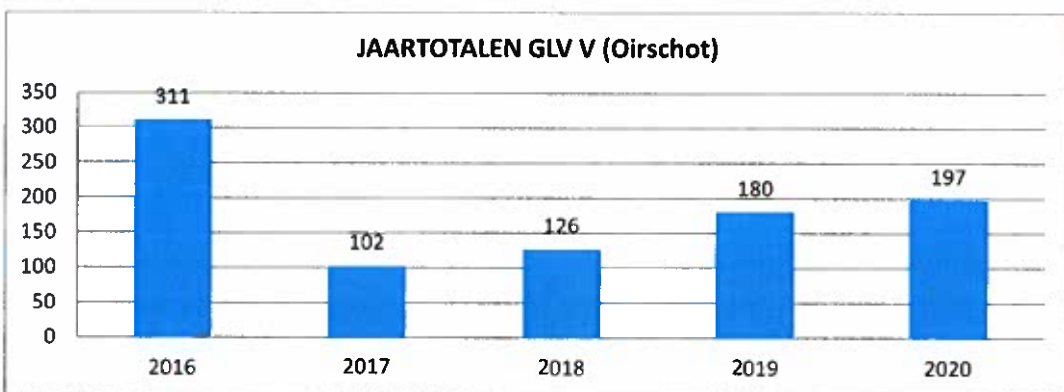
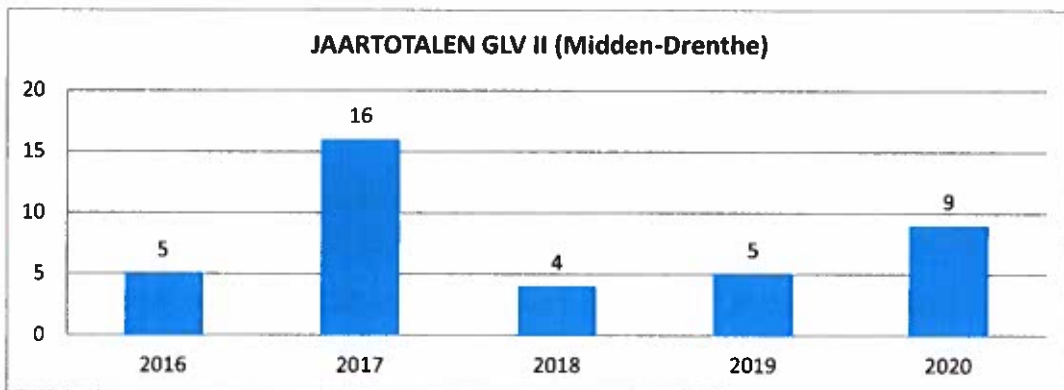
Tijdens oefeningen, controlevluchten en het verdedigen van het Nederlands luchtruim vliegen F-16's soms sneller dan het geluid. De vlieger gaat door de geluidsbarrière omdat hij op dat moment supersoon vliegt. Het doorbreken van de geluidsbarrière gaat samen met een schokgolf. Dit is op korte afstand hoorbaar, vaak als twee knallen omdat de voor- en achterkant van het vliegtuig door de geluidsbarrière gaan. Door de doorgaans korte tijd tussen de twee knallen, wordt meestal maar een doffe dreun (sonic boom) waargenomen. Er zijn vaste routes voor het uitvoeren van supersonisch vluchten. De routes lopen zowel boven zee als boven land (Steenbergen-Tiel).

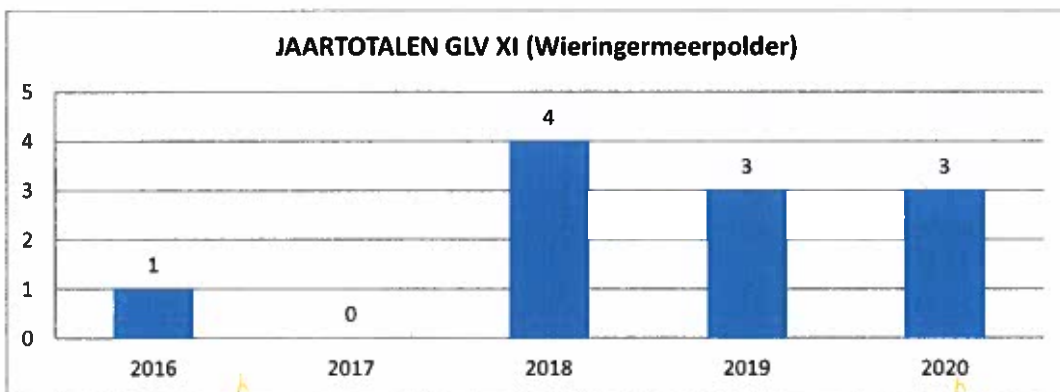
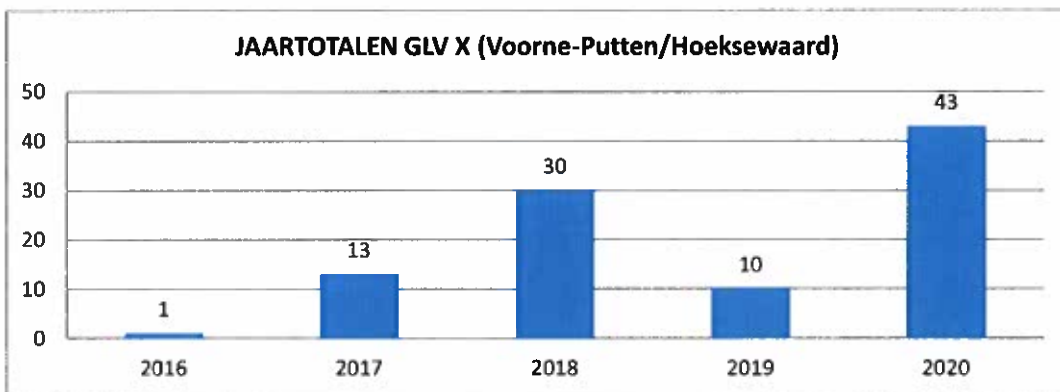
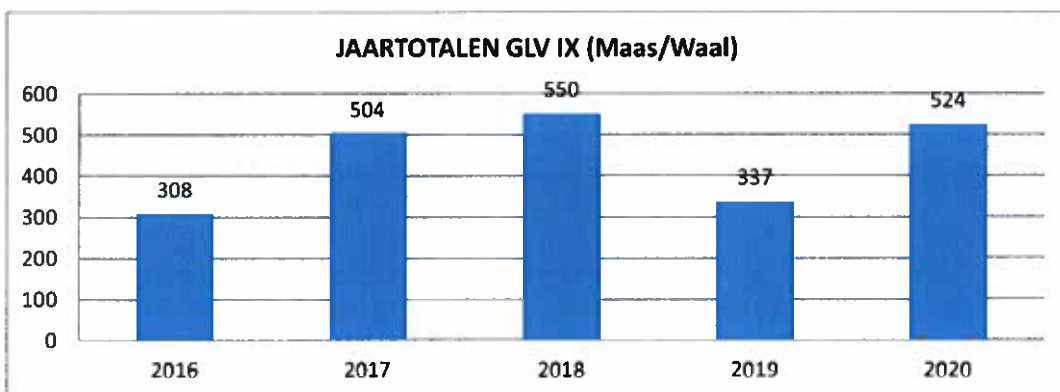
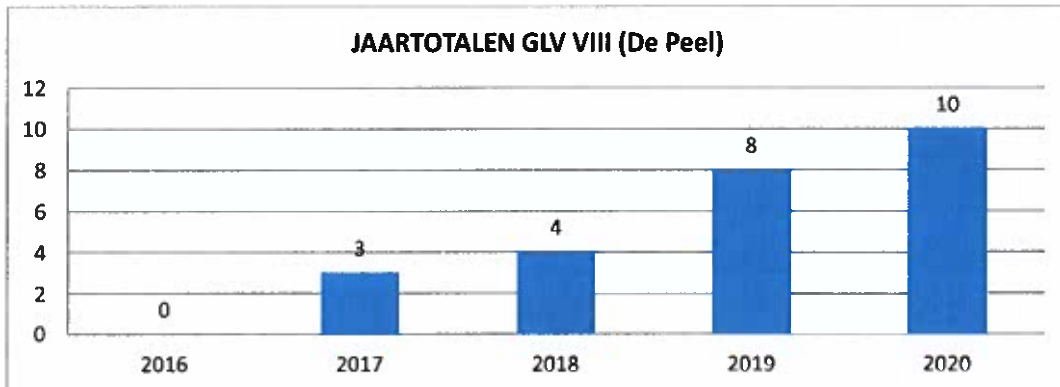
Meer informatie met betrekking tot supersonisch vluchten in het Nederlands luchtruim kunt u vinden op: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/vliegbewegingen/harde-knal-door-f-16>



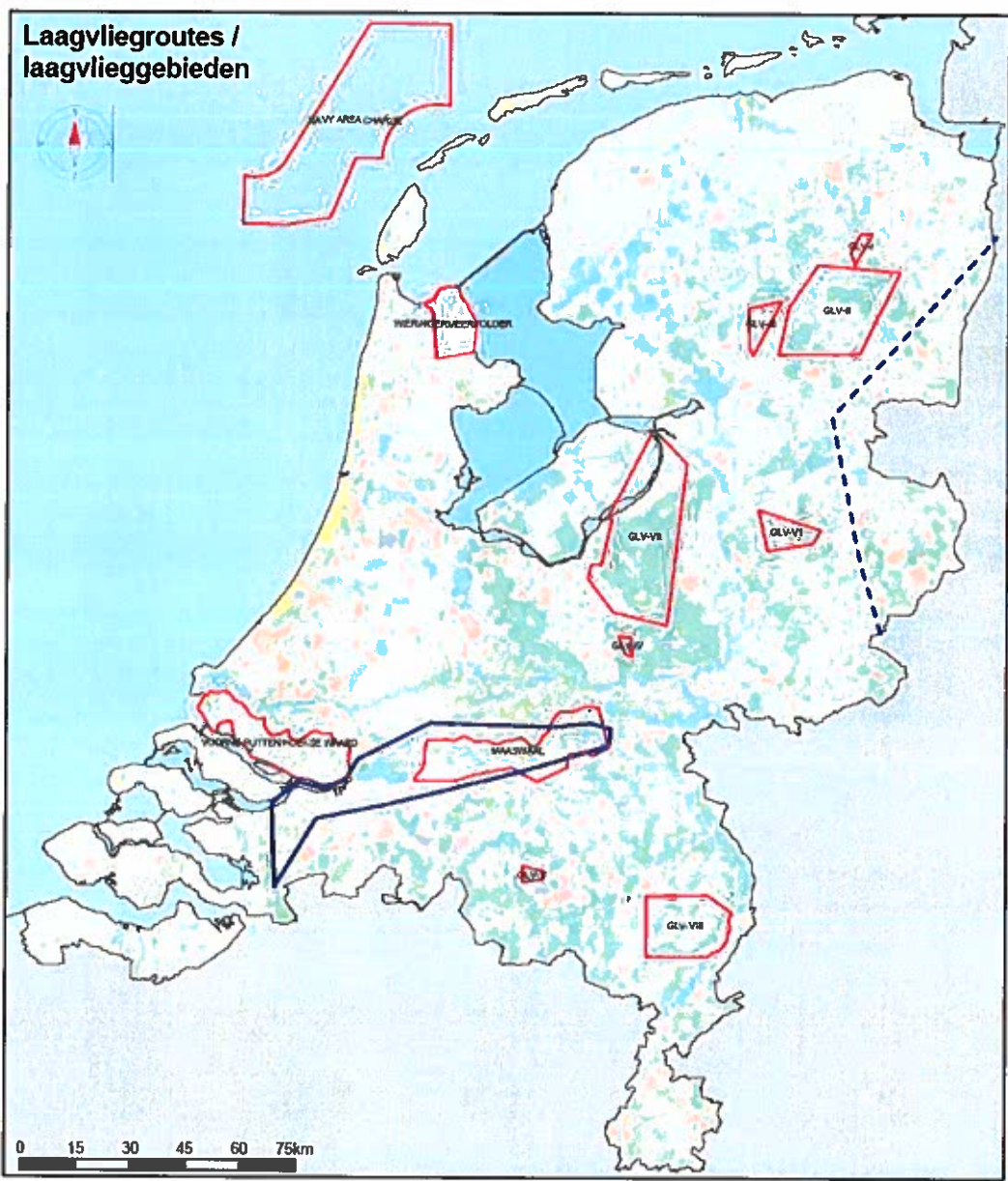
Meldingen vliegactiviteiten in laagvlieg- en oefengebieden




In Nederland is een aantal gebieden aangewezen als oefengebied voor laagvliegen met militaire helikopters (zie o.a. kaart). In onderstaande grafieken zijn de GLV's te zien waarbij het aantal meldingen wordt weergegeven over de afgelopen vijf jaar en waarin afgelopen jaar minimaal één melding over is ontvangen.





Laagvliegroutes / laagvlieggebieden



-  laagvliegroute straaljagers
-  laagvliegroute helikopters en propellorvliegtuigen
-  laagvlieggebied
-  naam van laagvlieggebied

Schaal 1 : 1.500.000
 Ondergrond: data van TOP250 vector
 (c) 2001 Topografische Dienst Nederland, Emmen

Situatie per 1-1-2004



BIJLAGE K LIJST AFKORTINGEN

AWACS	Airborne Warning And Control Station
BGZR	Bureau Geluidshinder, Zonering en Rapportering
BFM	Basic Fighter Maneuvers
BS	Bestuursstaf
CAS	Close Air Support
CDS	Commandant der Strijdkrachten
CLAS	Commando Landstrijdkrachten
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
COVM	Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne
CoLua	Commando Lucht doelartillerie
CTR	Control Zone
CVH	Crisisbeheersing-, Vredes- en Hulpverleningsoperaties
CZSK	Commando Zeestrijdkrachten
DAOG	Directie Aansturing Operationele Gereedheid
DCMR	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
DEF	Ministerie van Defensie
DGLC	Defensie Grond Luchtverdediging Commando
DHC	Defensie Helikopter Commando
DRMV	Dienst Ruimte, Milieu en Vastgoed
DVD	Dienst Vastgoed Defensie
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EMVO	Elementaire Militaire Vlieger Opleiding
FAC	Forward Air Controller
FANOMOS	Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System
FWIT	Fighter Weapon Instructor Training
GGW	Groep Geleide Wapens
GLV	Laagvlieggebied
ISAF	International Stabilisation Afghan Force
LFR	Low Flying Route
LHB	Luchthavenbesluit
LMB	Luchtmachtbasis
LVR	Luchtvaartreglement
MKIC	Milieu Klachten en Informatie Centrale
MLT	Militair Luchtvaartterrein
MPC	Militaire Post Code
OMIS	Operationeel Management Informatie Systeem
SGLS	School voor Grond/Lucht samenwerking
STAS	Staatssecretaris
STC	Staatscourant
TMA	Terminal Control Area
TRA	Temporary Reserved Airspace
VFR	Visual Flight Rules

Goedemiddag heer !

Vorig jaar hebben we contact gehad over de aanvraag omgevingsvergunning voor de vliegbasis Leeuwarden. Inmiddels bijna een jaar verder, maar er is nog geen ontwerpbesluit. Kunt u aangeven wanneer de ontwerpbesluit wordt afgegeven?

Mvg

Van: info@lenT.nl

Verzonden: dinsdag 20 april 2021 08:57

Aan: info@warden.nl

Onderwerp: FW: aanvraag wabo vergunning milieu vliegbasis

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Goedemorgen,

Er is inderdaad extra informatie gevraagd m.b.t. het akoestisch onderzoek. Het onderzoek wordt hier op aangepast.

Wanneer de ontwerpbesluit klaar is, hangt o.a. af van de termijn wanneer wij het aangepaste onderzoek ontvangen en of onze vragen/opmerkingen naar tevredenheid zijn beantwoord.

Deze zaak is in behandeling bij

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [redacted] *Lwd*
Verzonden: donderdag 14 april 2022 14:42
Aan: [redacted] - ILT
Onderwerp: RE: aanvraag wabo vergunning milieu vliegbasis

Goedemiddag,
Klopt, de heer [redacted] heeft al gereageerd. Dank voor de reacties.
Mvg

Van: [redacted] <[redacted]@iLent.nl>
Verzonden: donderdag 14 april 2022 13:40
Aan: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Onderwerp: RE: aanvraag wabo vergunning milieu vliegbasis

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted] <[redacted]@ilent.nl>. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Goedemiddag,

Ik heb uw vraag doorgezet aan mijn collega die de aanvraag voor Leeuwarden in behandeling heeft. Hij zal contact met u opnemen, of heeft dat wellicht al gedaan.

Met vriendelijke groet,

Vergunningverlener Defensie en Havenbeveiligingswet
Team Leefomgeving, bedrijven, infra en stoffen
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

M 06

ilent.nl
aanvragenLBIS@ilent.nl

woensdag afwezig

Van: k <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 april 2022 17:33
Aan: B <[redacted]@iLent.nl>
Onderwerp: RE: aanvraag wabo vergunning milieu vliegbasis

Van: [redacted] <[redacted]@ilent.nl>
Verzonden: woensdag 13 april 2022 08:51
Aan: [redacted] Lwd
Onderwerp: Ontwerpbeschikking Leeuwarden

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted]@ilent.nl. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Goedemorgen

Bij deze de stand van zaken mbt de procedure Leeuwarden.

Eind vorig jaar heeft de Vliegbasis opnieuw een verzoek tot opschorten (Art 4:15 Awb) ingediend. Dit verzoek houdt verband met aanvullingen van activiteiten op de aanvraag. Op dit moment wordt de geluidparagraaf afgerond, een laatste controle van de brongegevens moet nog plaatsvinden. Onder voorbehoud streef ik er naar om eind mei het ontwerp beschikbaar te hebben.

Bij vragen kun je me altijd bellen/mailen.

Met vriendelijke groet,

Vergunningverlener Defensie
Team Leefomgeving bedrijven en infra
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

M 06

ilent.nl
aanvragenLBIS@ilent.nl
maandag t/m vrijdagochtend

Van: [redacted] <[redacted]@leeuwarden.nl>
Verzonden: maandag 11 april 2022 17:33
Aan: [redacted] <[redacted]@ilenT.nl>
Onderwerp: RE: aanvraag wabo vergunning milieu vliegbasis

Goedemiddag heer

Vorig jaar hebben we contact gehad over de aanvraag omgevingsvergunning voor de vliegbasis Leeuwarden. Inmiddels bijna een jaar verder, maar er is nog geen ontwerpbeschikking. Kunt u aangeven wanneer de ontwerp beschikking wordt afgegeven?

Mvg

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Van: @ilent.nl>
Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 14:27
Aan: *Lwd*
CC: - ILT
Onderwerp: RE: stand van zaken procedure omgevingsvergunning milieu vliegbasis Leeuwarden
Bijlagen: 06C02 Intrekken aanvraag vliegbasis Leeuwarden.pdf

Dag

Het vooroverleg over de nieuwe aanvraag loopt. Veel is al gereed en beoordeeld door ILT. 1 december is de uiterlijke datum waarop de aanvraag ingediend wordt. Team Toezicht (zie cc; collega) gaat over Toezicht en Handhaving. De intrekingsbrief is bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

Vergunningverlener Defensie
Team Leefomgeving bedrijven en infra
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

.....
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

.....
M 06-

ilent.nl
aanvragenLBIS@ilent.nl

VRIJDAG AFWEZIG

Van: @leeuwarden.nl>
Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 13:41
Aan: @ilent.nl>
Onderwerp: RE: stand van zaken procedure omgevingsvergunning milieu vliegbasis Leeuwarden

Dag

Dat is een bijzondere wending. 1 december is weer een half jaar verder. En moet de nieuwe procedure nog worden doorlopen. Wat doet ILenT in tussentijd qua handhaving of herleeft de brief van 13-5-2020? Waarom heeft gemeente Leeuwarden geen kopie van de intrekingsbrief van 15-6 gekregen en kan ik daar alsnog een kopie van krijgen?

Mvg

Van: @ilent.nl>
Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 13:28

Aan: @leeuwarden.nl>

Onderwerp: RE: stand van zaken procedure omgevingsvergunning milieu vliegbasis Leeuwarden

Goedemiddag

De aanvraag liep inderdaad al geruime tijd. Door de vele aanvullingen en wijzigingen en de nog aankomende aanvullingen is de aanvraag dermate gewijzigd en onoverzichtelijk geworden dat in goed overleg is besloten dat de aanvraag wordt ingetrokken. Op 15 juni hebben wij een brief ontvangen met de mededeling dat de aanvraag wordt ingetrokken. In deze brief wordt ook aangekondigd dat uiterlijk per 1 december 2023 een nieuwe complete aanvraag wordt ingediend.

Als er nog vragen zijn hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

Vergunningverlener Defensie
Team Leefomgeving bedrijven en infra
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Graadt van Roggenweg 500 | 3531 AH | Utrecht

M 0€

ilent.nl
aanvragenLBIS@ilent.nl

VRIJDAG AFWEZIG

Van: @leeuwarden.nl>

Verzonden: dinsdag 4 juli 2023 12:55

Aan @ilent.nl>

Onderwerp: stand van zaken procedure omgevingsvergunning milieu vliegbasis Leeuwarden

Goedemiddag heer

De procedure voor de omgevingsvergunning milieu voor de vliegbasis Leeuwarden loopt al geruime tijd. De aanvraag is van 1 oktober 2020. Tot op heden is er nog geen ontwerpbeschikking. Wat is de reden dat het zolang duurt en wanneer kunnen we de ontwerpbeschikking als wettelijk adviseur tegemoet zien?

De commandant van de vliegbasis kon er in de COVM vergadering van november 2022 geen uitspraak over doen. Inmiddels zijn we al weer een halfjaar verder.

Met vriendelijke groet,

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit het gebruik van elektronisch verzonden berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are

**Verslag van Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu (COVM)
Luchthaven Leeuwarden, 60e vergadering, 21 november 2022,
16.00 uur – 18.00 uur**

Aanwezig:

Dhr. K. Fokkinga Dhr. S. Slotegraaf	Gedeputeerde Provincie Fryslân (voorzitter) Provincie Fryslân
Mevr. S. Dagdelen Mevr. M. Raatjes	Rijksvastgoedbedrijf Rijksvastgoedbedrijf
Dhr. Lt.Kol A.J.P. Hardenbol Dhr. Lt.Kol .D.F. Helmhout Dhr. Maj. J. van Weelderen Dhr. E. Kwast Dhr. Van Deventer Mevr. Maj. M.A. Molema Dhr. Maj. J. van Weelderen	Commando Luchtstrijdkrachten bureau Geluidhinder Hoofd Bureau Geluidhinder, zonering en rapportering Vliegbasis Leeuwarden Hoofd Luchtverkeersleiding Beleidsadviseur vastgoed Defensie Commandant vliegbasis Leeuwarden Vliegbasis Leeuwarden Hoofd Sectie Communicatie Vliegbasis Leeuwarden Hoofd Luchtverkeersleiding
Mevr. T. de Groot	Friese Milieufederatie
Dhr. A. den Drijver Dhr. A. Bennen Dhr. G.F.J. Veldman Mevr. A. van Beek	Adviseur stuurgroep Geluidsmeetnet Voorzitter gebruikersgroep Geluidsmeetnet Vertegenwoordiger omwonenden Leeuwarden Plaatsvervangend vertegenwoordiger omwonenden Leeuwarden
Mevr. B. van Zandberg Mevr. A. Boersma Dhr. J. van Dam	Wethouder Tytsjerksteradiel Vertegenwoordiger omwonenden Tytsjerksteradiel Vertegenwoordiger omwonende Wyns/Bartlehiem
Dhr. A.J. Soepboer Dhr. L. Woudstra Dhr. S. van der Velde	Wethouder Noardeast-Fryslân Gemeente Noardeast-Fryslân Plaatsvervangend vertegenwoordiger omwonenden Noardeast Fryslân
Dhr. J. Dijkstra (voorzitter) Dhr. G. Hooiring Dhr. G. Verf	Wethouder Waadhoeke Adviseur gemeente Waadhoeke Vertegenwoordiger omwonenden Waadhoeke
Dhr. F.J.R. Faber Dhr. H. de Haan Dhr. G. Hiemstra	Wethouder Súdwest-Fryslân Wethouder Leeuwarden Vertegenwoordiger omwonenden Súdwest-Fryslân

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 16.00 uur. De agenda wordt vastgesteld.

2. Mededelingen /Eventuele aanvullingen op de agenda

2.1 Nieuwe leden

De voorzitter geeft aan dat er een aantal nieuwe leden aanwezig zijn en heet deze van harte welkom. De wethouders **Soepboer, Van Zandbergen**, nieuw zijn tevens de heren **Van Dam** en Hooiring en mevrouw **De Groot**.

De heer **Hardenbol** en **Kwast** zijn vandaag voor het laatst aanwezig. De heer **Hardenbol** zal worden vervangen door de heer **Helmhout**. De heer **Hardenbol** en **Kwast** worden hartelijk bedankt voor hun inzet.

2.2 Berichten van verhindering

Mevrouw Van Zandbergen is verhinderd en de heer Dijkstra sluit later aan.

2.3 Overige mededelingen

Staatssecretaris van der Maat komt op 20 januari 2023 naar Fryslân.

3. Suggesties voor te bespreken onderwerpen

De heer **Van Deventer** zou graag tijdens de voorjaarsvergadering nader uitleg willen geven over de procedures van de MQ9 en ziet deze graag op de 61^e agenda opgenomen worden als agendapunt.

De heer **Van der Velde** noemt het bespreken van de wijziging van de luchtruim- en vliegprocedures en wat de positie van de provincie Friesland wordt om de balans te vinden tussen stakeholders en initiatiefnemers.

4. Inventarisatie gesprekspunten publiek

- Mevrouw **Inberg** wil inspreken bij punt 6 en punt 11.
- De heer **Tanahatoe** wil inspreken over de woningbouw plannen en de nadere ontwikkelingen nabij vliegbasis Leeuwarden.
- De heer **Nieuwsma** wil vanuit het Plaatselijk Belang Stiens iets inspreken over gezondheidsaspecten.

De heer **Tanahatoe** wil inspreken over de woningbouw plannen en de wensen rond het AZC nabij de vliegbasis.

De heer **Tanahatoe** vertegenwoordigt de initiatiefgroep Bewoners Troelstraweg en omgeving. Aan de rand van vliegbasis Leeuwarden worden 72 woningen gebouwd. Als dit groene buffergebied bebouwd wordt, dan kan dit in meerdere opzichten een nieuw spanningsveld creëren. Ook de nieuwe bewoners hebben recht op een verantwoord leefmilieu en een blijvend leefbare woonomgeving.

Gevraagd wordt aan het COVM en de Minister van Defensie om een standpunt en/of advies uit te spreken ten aanzien van dit genomen besluit door het gemeentebestuur van Leeuwarden, dat aansluit bij hun missie: het zorgdragen van balans in de omgeving met oog op leefbaarheid en gezondheid. Hij constateert dat de commandant gecorrigeerd is door de staatssecretaris. De heer **Kwast** geeft aan dat er twee brieven vanuit het ministerie aan de gemeente zijn gestuurd. De belangrijkste brief was ondertekend door de staatssecretaris. De eerste brief was namens de staatssecretaris ondertekend, maar deze had de brief niet gezien. Daar is intern niet goed mee omgegaan. Er is dus geen sprake van dat de commandant door de staatssecretaris naar rechts gericht is.

De heer **De Haan** geeft aan dat de gemeente Leeuwarden bezig is om voor veel verschillende doelgroepen huisvesting te vinden, waaronder het nieuwe AZC waarvoor locatie TUIN in beeld is. Daar spelen veel politieke en maatschappelijke discussies, die

moeten landen in een zorgvuldige procedure. In dat proces wordt de discussie gevoerd over de balans tussen al die aspecten, ook met mensen uit de omgeving.

De **voorzitter** heeft aangegeven dat dit punt niet op de agenda staat en een grijs gebied is. De heer **Tanahatoe** benoemt de voortgangsbrief PAMV uit agendapunt 9, waarin onder andere staat dat het beleid onderzocht wordt op gemiddelde geluidsbelasting en vooral gericht is op het beperken en reguleren van woningbouw in geluidsbelastgebied om nieuwe gehinderde te voorkomen."

5. **Verslag vorige vergadering**

Vanwege het belang van communicatie voor burgerbegrip, ziet de heer **Van der Velde** zijn vraag van de vorige week over communicatie en voorlichting graag beantwoord. Mevrouw **Molema** benoemt dat er diverse kanalen gebruikt worden om te informeren. Het is aan een lokale krant of omroep om te bepalen waar zij over willen schrijven, maar ze werken samen en zijn ermee bezig.

De heer **Veldman** vraagt over de laatste alinea van punt 5 over de vergaderstructuur wie wat doet om de procedure in gang te zetten. De heer **Kwast** legt binnenkort aan de staatssecretaris een voorstel voor om alle COVM's te evalueren. Begin volgend jaar zal de voorbereiding van zo'n evaluatie plaatsvinden, dit is dus opgepakt en er wordt aan gewerkt.

De **voorzitter** stelt het verslag vast.

6. **Klachtenafhandeling**

Mevrouw **Inberg** stelt dat aantal klachten in een half jaar is opgelopen tot dik 600. Mede naar aanleiding van het kamerdebat over de aanschaf van JSF's en reapers van 4 juli 2022, waarin niet gesproken is over uitstoot, overlast en klachten van omwonenden, doet zij nogmaals het verzoek om deze klachten door te geven aan de inspectie Leefomgeving en Transport, de gemeenteraden en de Vereniging Friese Gemeenten en ze daadwerkelijk af te handelen.

De heer **Helmhout** geeft aan dat zij per kwartaal rapportages laten opmaken. In Q1 volgend jaar gaan zij met luchtbasis Volkel om de tafel zitten om de klachtanalyses te verdiepen zodat de rapportages naar de commandant kunnen voor sturing. Mevrouw van Beek vraagt wat voor mevrouw Inberg een goede manier is om klachten af te handelen.

Mevrouw **Inberg** vindt de vertragingstechnieken verbazend en beschamend. Er is al vaak aangegeven hoe klachtenafhandeling kan plaatsvinden. Het hoort naar de inspectie te gaan, afgehandeld te worden en ook in de klachtenverslagen van de (omliggende) gemeenten te staan. De gemeente Leeuwarden heeft een klachtenverslag met hooguit 200 klachten, daar zitten die 600 klachten die binnen hun wijken ligt helemaal niet in. De heer **Van der Velde** maakt als burgervertegenwoordiger een klein verslag op, waarin de cijfers naar voren komen. Vorig jaar waren er een recordaantal klachten, dit jaar is er nog maar één. Men is zich bewuster van de oorlog in Oekraïne en de functie van de luchtbasis. Desalniettemin blijft de evaluatie van de gezondheid voor de COVM belangrijk.

De heer **Verf** geeft aan dat klachten kunnen helpen bij het verbeteren van kwaliteit. De inspectie en gemeenten moeten natuurlijk inzicht hebben in de klachten, maar het eruit halen van de trends kan beter gedaan worden door de COVM en de omgeving. De werkgroep Klachten is door onderbemanning een jaar lang niet actief geweest, maar wordt weer geactiveerd onder leiding van de heer Dijkstra. De werkgroep hoopt over een maand een afspraak te kunnen maken om de klachten door te nemen en te kijken naar de maandrapportages. De heer Verf geeft aan dat er in de eerste drie kwartalen van dit jaar zo'n 1000 klachten zijn binnengekomen, hij verwacht er van dit laatste kwartaal nog zo'n 500 klachten. Het totaal van 1500 klachten zijn er 500 minder dan vorig jaar, maar alsnog te hoog.

De heer Soepboer geeft aan dat er een klachtenlijn gesloten zou zijn vanwege onverstaanbare Friezen. Hij vraagt om opheldering en in hoeverre Friezen in hun moedertaal klachten kunnen melden. De heer **Helmhout** geeft aan dat dit een misverstand is en dat intern wordt uitgezocht. Er wordt altijd al gewerkt met drie antwoordapparaten, die goed worden afgeluisterd. Iedereen wordt teruggebeld. Er is nog nooit een misverstand ontstaan, omdat iemand Fries sprak. Het wordt altijd goed opgelost.

7. **Terugkoppeling Workshop Ke/Lden**

Op 19 september is er een workshop gehouden waar alle COVM's voor zijn uitgenodigd. Er bestaat geen vaste formule voor de omrekening van Ke naar Lden. Dat roept vragen op over de uitgangspunten die worden gebruikt voor het omrekenen van Ke naar Lden. De bescherming van burgers en het operationeel functioneren van de vliegbasis mogen niet achteruit gaan. In januari vindt een vervolgbijeenkomst plaats waar de gehanteerde rekentechniek wordt toegelicht. Begin volgend jaar komt het te wijzigen Besluit Militaire Luchthaven in concept gereed. Dat BML regelt nu dat er in Ke gerekend wordt, maar men wil over naar Lden. Dat besluit wordt via een internetprocedure aan een breder publiek voorgelegd. Er is een aantal vragen vanuit Friesland over het hoofd gezien. Hij zal deze alsnog bekijken en beantwoorden voor vertrek. De heer **Verf** geeft aan dat het merendeel van de vragen positief beantwoord is. Hij en de heer **Veldman** zullen erop toezien dat de toezeggingen worden waargemaakt.

8. **Geluidsmmeetnet vliegbasis Leeuwarden**

8.1 Werkzaamheden Stuurgroep

Er is een memo gestuurd met de hoofdonderwerpen die aan bod geweest zijn. Hierover zijn geen vragen.

8.2 Werkzaamheden Auditcommissie

Mevrouw **Inberg** geeft aan van de Auditcommissie een overzicht te hebben gekregen met de piekbelastingen. Dit is zorgelijk. Er zijn met regelmaat grote uitschieters tot 120 decibel. Dat is qua gezondheidsonderzoek onrustbarend. Er wordt vanuit defensie verwarrende informatie gegeven. In juni is er vanuit bureau Adecs een evaluatie van het luchthavenbesluit van vliegbasis Leeuwarden geweest, waarin staat dat qua bescherming van de omgeving de onderwerpen piekgeluid en externe veiligheid slecht gekwalificeerd zijn. Er is onvoldoende bescherming voor de omgeving en het bureau adviseert dat er acties moeten worden ondernomen. Mevrouw vraagt of de Auditcommissie met deze conclusies naar de staatssecretaris en het ministerie gaat.

De heer **Veldman** stelt dat de taak van de Auditcommissie is om te zien hoe het geluidsmmeetnet werkt, wat de uitkomsten daarvan zijn en hoe die uitkomsten gebruikt kunnen worden richting zowel de omwonenden als Defensie. De Auditcommissie en het COVM hebben niet de mogelijkheden om zaken af te dwingen. Via overleg wordt gekomen tot de best mogelijke optie voor wat gewenst én mogelijk is, om het maximale te behalen. Wat niet lukt, is het beperken van de piekbelasting, wat de oorzaak is van vele klachten. Er ligt wettelijk gezien geen grens. Dat wordt wel geprobeerd. In hoeverre dat haalbaar is, dat moet in overleg worden afgestemd. Er wordt aan gewerkt.

Mevrouw **Inberg** stelt dat de Stuurgroep de motie Eisink moet uitvoeren, maar dat de Auditcommissie niet zo uitvoeringsgericht is als nu wordt gezegd. De Auditcommissie meet zich waardeoordelen aan. De Stuurgroep, die betaald wordt door Defensie, met de heer **Drijver** als leiding heeft een sterke binding met de Auditcommissie.

De heer **Veldman** neemt de aanmoediging om hier iets mee te doen ter harte. De Auditcommissie is een belangrijke commissie, die de COVM kan voorzien van voldoende informatie en adviezen.

Er wordt in de bijdrage ook gesproken over de meetlocaties, waar de Auditcommissie mee bezig is. Er wordt vooruitgelopen op een mogelijke herziening van isolatie van woningen. Daar worden metingen voor gedaan. Gesprekken met de basiscommandant worden genoemd, waarden worden vergeleken. En er wordt een nieuw lid verwelkomd. De heer **Dijkstra** benoemt dat hij de woningisolatie eerder onder de aandacht heeft gebracht middels een motie vanuit de gemeenteraad. Dit is een belangrijk punt, landelijk

gezien door Eisink, maar ook lokaal maakt men zich hier ernstig zorgen om. Hij is benieuwd hoe ver men daarmee is en wanneer een plan van aanpak kan worden verwacht. De heer **Veldman** geeft aan dat er binnen de Stuurgroep een plan van aanpak is. Eerst wordt bekeken of de oude isolatie nog voldoet, en zo niet, wat er moet gebeuren, en hoe de isolatie gecontroleerd wordt. Het geluidsspectrum van de F35 is vergeleken met die van de F16 middels een speciale meetlocatie. Half oktober is die informatie verzameld, het NLR kijkt nu of er voldoende gegevens over de F35 zijn. In december komen de resultaten van het NLR en wordt de volgende stop genomen om maatregelen te treffen.

8.3 Werkgroep Luchtkwaliteit

De heer **Verf** geeft dat in maart is gestart met fijnstofmetingen voor de luchtkwaliteit in Noord-Nederland. Het resultaat viel mee. Tijdens starten of landen van de vliegtuigen gaven de metingen geen extra deeltjes aan. Bij de A31 wel en in de dorpen op momenten dat er niet gevlogen is ook. Dat kan duiden op invloed van wegverkeer en houtstook. Er is een nieuwe voorzitter gevonden voor de werkgroep. De heer **Hardenbol** vertrekt bij Defensie, een opvolger voor in de werkgroep is nog niet gevonden. De werkgroep stelt voor om, als er over een maand nog niemand gevonden is, vanuit de COVM een brief te schrijven aan de staatssecretaris van Defensie. De heer **Hardebol** zegt toe te zullen zorgen voor een vertegenwoordiger vanuit Defensie.

9. Gezondheid

De heer **Nieuwsma** is voorzitter van Plaatselijk Belang Stiens. Stiens ligt onder de aanvliegroute van luchtbasis Leeuwarden. De heer vraagt aandacht voor de gezondheidsaspecten, -klachten en -schade door geluidsbelasting en verontreiniging vanuit de vliegbasis Leeuwarden. Hij vraagt naar de stand van zaken omtrent het gezondheidsonderzoek en naar hoe het dorp Stiens daarin meegenomen wordt.

De heer **De Haan** geeft aan dat er vanuit de gemeente Leeuwarden aandacht aan gegeven. Er is een te kleine populatie om wetenschappelijk onderzoek te doen. De zorg wordt nog altijd gedeeld. Vanuit Leeuwarden wordt gekeken of er een gezondheidsonderzoek kan worden opgezet, dat vergt nadere verkenning.

De heer **Kwast** geeft aan dat Defensie eerder positief gereageerd heeft op de uitnodiging van de gemeente Leeuwarden om te participeren in dat onderzoek. Er is ook melding gemaakt van de evaluatie van het luchthavenbesluit. Er komt binnenkort een reactie op de aanbevelingen, met speciale aandacht voor piekbelasting en externe veiligheid. Mocht het tot een onderzoek door de gemeente Leeuwarden komen, dan hoopt Defensie om aansluiting te vinden bij wat de gemeente doet om de krachten te bundelen en zo tot betere resultaten te komen. De heer **De Haan** onderschrijft dat. De heer **Nieuwsma** vraagt om de dorpen daar ook bij te betrekken, wat wordt bevestigd.

9.1 Belevingsonderzoek geluid hinder slaapverstoring luchtvaart 2020

Het belevingsonderzoek is ter informatie. Het onderzoek is bijgevoegd. De heer **Verf** licht toe dit toe aan de hand van de bijlage over de Gezondheidsmonitor.

De heer **Kwast** lijkt het handig om punt 9.2 en 9.1 om te wisselen. Hij geeft aan dat uit het onderzoek niet alleen fijne onderzoeken kwamen, maar heeft toch als Defensie besloten mee te doen met een langer lopende monitoring van de I&W. Dit kan gevolgen hebben, er zal worden gevraagd wat er met het onderzoek gedaan wordt. Er wordt al aan gewerkt, door andere vliegpatronen, door aanpassing van het gebruik van het toestel en het isolatie. Zo wordt gewerkt aan, waar mogelijk, minder verstoring en optimalisatie om de hinder te verminderen. De heer van Deventer geeft aan om naast de overlast ook iets terug te doen, zoals het terugplaatsen van bomen en optredens van het luchtmachtorkest.

De heer **Kwast** geeft aan dat de aanbevelingen uit de monitor bekeken zullen worden. Leefbaarheidsfonds wordt landelijk gehoord, de situatie hier is niet uniek. De heer vraagt om consideratie. Daar waar Defensie vanwege het isolatieonderzoek voor een behoorlijke extra financiële opgave, bijvoorbeeld door subsidies voor isolatie door de komst van de F35 kan komen te staan, stelt hij voor het stapsgewijs te doen. Het resultaat van het isolatieonderzoek verwacht hij de eerste helft van 2023. Hij geeft aan dat niet aan alle wensen tegelijkertijd gedaan kan worden. De heer **Kwast** begrijpt dat het gefaseerd zal moeten en vraagt om dit onderwerp op het aandachtlijstje van de COVM te plaatsen om samen stappen te blijven zetten.

9.2 Voortgangsbrief PAMV en onderzoeken vliegtuigengeluid 11/06

De heer **Kwast** geeft aan dat meegedaan wordt aan het belevingsonderzoek. De heer Hardenbol is betrokken op het ministerie van I&W bij de voortgang van het onderzoek. Gekeken wordt naar de resultaten van hun onderzoek om te komen tot verbeteringen. Defensie loopt op het gebied van het op afstand plaatsen van het beheer van de geluidsnetten voor op andere velden.

10. Evaluatie Luchthavenbesluit

De heer **Kwast** geeft aan dat binnenkort verwacht wordt de reactie aan de staatssecretaris voor te leggen. De reactie volgt, waarschijnlijk voor de volgende COVM-vergadering. Piekgeluid en externe veiligheid krijgen daarin de aandacht.

De heer **Verf** merkt op dat naast de twee zwakke punten er ook een aantal neutrale punten staan waarvan de ontwikkeling gevolgd moet worden. Hij vraagt om ook deze punten op het aandachtlijstje van de COVM te plaatsen, zodat hierop teruggekomen wordt.

11. Omgevingsvergunning en de Wet Natuurbescherming

Mevrouw **Inberg** geeft aan dat er twee beroepsschriften zijn ingediend tegen de Wet Natuurbescherming, omdat uitstoot en geluid niet geregeld worden. De verweerschriften zijn een jaar later nog niet ingediend door Defensie. Zij vraagt om toelichting. Mevrouw **De Groot**e sluit zich hier namens de Friese Milieufederatie bij aan.

De heer **Tol** geeft aan dat door Milieudefensie en Stichting Groen Duurzaamheid bezwaar is aangetekend. Defensie heeft zich als derde partij gemeld. De zittingsdatum is nog niet bekend. Dan is het aan de uitspraak van de rechter.

Het concept ontwerpbesluit van de Omgevingsvergunning is ingediend bij ILT. De publicatie wordt januari 2023 verwacht. Volgend COVM wordt de stand van zaken weergegeven.

12. Informatie over het gebruik van de vliegbasis

Er is lokaal gevlogen en getraind met F35. Ook met MQ9, dat gebeurde op Curaçao. In de zomerperiode was het rustiger in verband met vakanties. In oktober zijn er F22's en F35's en F15 van de Amerikanen op bezoek gehad. Toen is wat meer gevlogen. Het trok ook veel bekijks. Dit was een goede training. Veel van de F15's zijn in Italië geweest. Momenteel zijn de nachtvliegweken. In januari, februari en maart zijn ook nachtvliegweken. Dat wordt doorgegeven aan de omwonenden.

In februari en maart 2023 wordt gestart met de baanrenovatie. Het is dan een klein half jaar rustig rondom de vliegbasis. De ambulancehelikopter blijft vliegen.

Fase 1 van het onderzoek naar andere vluchtprofielen door het NLR is afgerond. De computermodellen die voorspellen hoeveel geluid er wordt gemaakt is vergeleken met echte vluchten. Dat model is betrouwbaar genoeg gebleken om te gaan puzzelen aan andere vluchtprofielen. Daar wordt nu aan gewerkt. Zodra Fase 2 is afgerond, wordt dit gevolgen in de simulator. Daarna wordt gevlogen in het vliegtuig om te meten of er daadwerkelijk wordt opgeleverd wat gedacht wordt.

Er zijn tips ontvangen vanuit de Auditcommissie namens de dorpsraden en -belangen. De ideeën zijn besproken met een groep vertegenwoordigers. De reactie van Defensie is schriftelijk gedeeld met de dorpen. Een idee was om niet te vliegen wanneer de scholen uit zijn. De scholen zijn op verschillende tijden uit, dus nu wordt door de dorpen gekeken of zij tot één verzoek kunnen komen. Een tweede idee was om rekening te houden met evenementen. Specifieke momenten zijn opgevraagd, zodat dat voor 2023 rekening mee gehouden kan worden. Een ander voorstel was om de vliegers uit te leggen hoe belangrijk het is om zich aan de procedure te houden. De vliegers worden jaarlijks bij elkaar gebracht voor een vliegveiligheidsdag, ook ten aanzien van de geluid en omgeving. Ook met de vliegers wordt de diabog over hun gedrag en hun invloed daarvan op de omgeving aangegeven.

De heer **Veldman** geeft aan dat geconstateerd is dat alle scholen om 14.00 uur uit zijn, maar dat de pauzetijden verschillen. Hij vraagt of er bij het onderzoeken van andere vliegprofielen ook gekeken kan worden om dorpen als Stiens en Britsum te ontzien bij het

circuit vliegen.

De heer **Verf** vraagt of er al iets bekend is over de Frisian Flag. Hij merkt op dat er een uitnodiging is gekomen voor de vliegers om in Marsum langs te komen en vanaf de andere kant te beleven.

De heer van **Deventer** geeft aan dat het circuit vliegen een van de manieren is om het landen en het meerdere vliegtuigen aan de grond krijgen te trainen. De route zelf wordt onderzocht door het NLR. De Frisian Flag is in het najaar, komend voorjaar worden de exacte dagen bekendgemaakt. De heer Tol is zelf al op bezoek geweest en is van plan jongere collega's mee te nemen. Maar hij hoopt ook een dag te organiseren om omwonenden op de basis ontvangen en hen het een en ander uit te leggen.

13. Lijst van aandachts- en actiepunten

Alle actiepunten zijn afgehandeld.

14. Datum volgende vergadering

De volgende vergadering van de commissie zal plaatsvinden op maandag 17 april 2023.
De najaarsvergadering staat voor nu gepland op maandag 6 november 2023.

15. Rondvraag

–

16. Sluiting

De **voorzitter** dankt iedereen voor zijn aanwezigheid en sluit om 17.40 uur de vergadering.

voor om samen met gemeenten en burgervertegenwoordigers te spreken over de vorm van de vergadering, mede gezien de strakke organisatie van de agenda.

De heer van der **Velde** sluit zich daar, gezien de geluidsoverlast door de F-35, als burgerlid van Noard East-Fryslân bij aan.

De heer **De Vries** sluit zich aan bij het voorstel om dit onderwerp buiten deze vergadering te bespreken. Het wordt langzamerhand tijd voor oplossingen. Doorgaan op dezelfde weg, is niet goed.

De heer **Dijkstra** legt uit dat er eerder een werkgroep is geformeerd om vorm te geven aan een onderzoek naar de geluidsoverlast. De werkgroep zal daarvoor een voorstel opstellen met onder andere aandacht voor waar de klachten vandaan komen. Wellicht dat de werkgroep nieuw leven ingeblazen kan worden door deze aan te vullen met een aantal mensen dat zich gaat buigen over het nieuwe voorstel.

De **voorzitter** stelt vast dat een andere opzet van de klachtenbehandeling wordt voorgesteld, maar ook dat daar al aan wordt gewerkt. Daarmee wordt het voorstel erkend.

4. Inventarisatie gesprekspunten publiek

Voorstel: Aangemelde insprekers inventariseren en bepalen bij welke agendapunten zij hun inbreng kunnen leveren.

Er heeft zich een aantal insprekers aangemeld Naast de insprekers hebben de heren Rutgers en Talahatoe vragen ingediend.

5. Verslag vorige vergadering

Conceptverslag vergadering van 19 april 2021 is toegezonden met e-mail van 10 november 2020 (als nr. COVM_58_B1.).

Voorstel: Verslag vaststellen en inhoudelijk aan de orde stellen. Aandachts- en actiepuntenlijst is geagendeerd als agendapunt 15.

De heer **De Vries** leest in het verslag de zinsnede 'een ongekeerde hoeveelheid gepresenteerd'. Dat moet 'geproduceerd' zijn.

De heer **Verf** heeft een opmerking naar aanleiding van zijn inbreng in de vorige vergadering over Luchtruim (agendapunt 3). Wat is de stand van zaken? Voor de zomer zou gereageerd worden op de zienswijze. Daarna zou een voorkeursbeslissing genomen worden. Wat is de reden van vertraging en hoe verloopt het overleg tussen de provincie en defensie? Het is voor de bewoners van groot belang dat er goede afspraken worden gemaakt over de vlieghoogte; er is nu sprake van pieken van 75 dB. Ook moeten de drie provincies en defensie afspraken maken over de frequentie van het gebruik van het luchtruim. Het zou goed zijn om vast te leggen wat de heer Spanjer eerder zei; namelijk dat de gebruikersfrequentie eerder minder is dan meer.

De heer **Verf** heeft hierover vanmorgen telefonisch overleg over gevoerd met de heer Spanjer. Het is niet aan hem om dat in de COVM te verwoorden. Dat is een verantwoordelijkheid van defensie en de provincie.

De heer **Hardenbol** zegt toe daar onderzoek naar te doen en de resultaten met de commissie te delen.

De heer **Veldman** leest in het verslag op pagina 7 dat er sprake is van een brief van de heer Mayer uit Jelsum. De brief wordt later beoordeeld. Op welke termijn en door wie wordt op de brief gereageerd?

De **voorzitter** kondigt aan dat deze vraag schriftelijk wordt beantwoord.

De heer **Dijkstra** leest in het verslag op pagina 4: 'De heer Dijkstra kondigt de plaatsvervangende omwonende vertegenwoordiger aan'. Deze is echter nog niet voorhanden, maar het heeft zijn aandacht.

De voorzitter stelt het verslag met deze opmerkingen vast.

6. Ingekomen/opgevraagde/verzonden stukken

Kwartaalrapportage meldingen geluidshinder 2^e kwartaal (nr COVM_58_B13)

De **voorzitter** deelt mee dat er meldingen zijn binnengekomen over geluidshinder. Hij stelt voor om dit bij agendapunt 7.1 te bespreken.

De secretaris deelt mee dat de rapportage over het 3^e kwartaal inmiddels beschikbaar is. Hij zegt toe deze zo snel mogelijk te versturen.

De heer **Hardenbol** vraagt naar de stand van zaken van Kamerbrief Voortgang (over de geluidshinder) die vandaag wordt verzonden.

De heer **Nieuwsma** ziet geen reactie op zijn ingezonden stuk.

De **secretaris** legt uit dat dat wellicht komt omdat de heer Nieuwsma eerder vanwege technische problemen niet in staat was om te spreken. Hij kondigt aan zijn ingezonden stuk toe te voegen aan de stukken van deze vergadering.

7. Klachtenbehandeling

7.1 Klachtenoverzicht Sectie Communicatie vliegbasis Leeuwarden

- a. *Overzichten betreffende de maand maart 2021 (nr. COVM_58_B2...);*
- b. *Overzichten betreffende de maand april 2021 (nr. COVM_58_B3...);*
- c. *Overzichten betreffende de maand mei 2021 (nr. COVM_58_B4...);*
- d. *Overzichten betreffende de maand juni 2021 (nr. COVM_58_B5...);*
- e. *Overzicht betreffende de maand juli 2021 (nr. COVM_58_B6...);*
- f. *Overzicht betreffende de maand augustus 2021 (nr. COVM_58_B7...).*

Voorstel: Structurele en opvallende klachten bespreken.

Allereerst het woord aan de sprekers.

De heer **Nieuwsma** is voorzitter van Plaatselijk Belang Stiens. De vereniging telt vijfhonderd leden en komt op voor de belangen van het dorp, onder andere op het gebied van leefbaarheid. Tot vorig jaar was de geluidsoverlast door nabijgelegen vliegveld niet noemenswaardig. Na de komst van de F-35 is dat behoorlijk veranderd, zeker tijdens de meerdaagse oefeningen in oktober 2021. Dat verstoort de leefbaarheid van het dorp in extreme mate. De limieten worden ruim overschreden. De basisscholen moesten hun lessen aanpassen, omdat de leerkrachten zich niet verstaanbaar konden maken. Daarover zijn klachten bij de vliegbasis en bij de wethouder ingediend.

Stiens is een dorp met veel jonge kinderen. De vereniging vraagt zich af of de toename van de geluidsoverlast niet leidt tot gehoor- en gezondheidsschade bij de kinderen. Kunnen de oefeningen niet elders in Europa worden gehouden?

De heer **Van der Meulen** spreekt namens de bewoners van de Tramstrjitte in Marsum. De straat ligt in de nabijheid van de start- en landingsbaan van het vliegveld. In de Leeuwarder krant stond een artikel waarin bewoners hun boosheid uiten, maar ook moedeloos zijn geworden door de geluidsoverlast. Het aantal klachten is enorm toegenomen.

De heer Van der Meulen hekelt de grootschalige internationale oefening die onlangs heeft plaatsgevonden. Dat was voor hem de spreekwoordelijke druppel die de emmer deed overlopen. Daarmee werd een rode lijn overschreden. Vier keer per dag gingen gedurende drie kwartier tientallen vliegtuigen de lucht in. Het was onmogelijk om met elkaar te communiceren, ook niet binnenshuis. Het lawaai ging door merg en been.

Een aantal jaren geleden hebben F-35's belevenisvluchten uitgevoerd ter introductie van het nieuwe toestel. Daaruit bleek dat de geluidsoverlast alleszins meeviel. De bewoners hebben echter het vermoeden dat de gegevens destijds zwaar gemanipuleerd zijn. Hoe kon het geluid van de F-35 ten opzichte van de eerdere F-16 zo meevallen? Korte tijd later bleek al snel het tegenovergestelde. De F-35 maakt met een zwaar doordringend geluid immens veel meer lawaai dan de F-16. Het geluid dringt door tot in je lijf.

De bewoners hebben aantal klachten ingediend over de geluidsoverlast. Ook de basisschool in Marssum heeft last van de geluidsoverlast. Kinderen kunnen in verband met mogelijke beschadigingen aan het gehoor niet buiten spelen. Mensen die hun kinderen komen ophalen, kunnen niet met elkaar of met leerkrachten communiceren.

Door corona vindt veel thuisonderwijs plaats en werken veel mensen op verzoek van diezelfde overheid thuis. Dat is door de geluidsoverlast onmogelijk. Online vergaderen en telefoongesprekken zijn onmogelijk. Ook huisdieren ervaren de geluidsoverlast als enorm verstorend.

De geluidsoverlast veroorzaakt zowel lichamelijke als psychische schade. Mensen raken zwaar geïrriteerd door het overdonderende lawaai. Het is te bizar voor woorden. Veel mensen wonen al lange tijd in het dorp en hebben nooit geklaagd, maar met deze geluidsoverlast wordt een grens overschreden.

Naast overlast door geluid is er natuurlijk ook veel uitstoot van uitlaatgassen. Startende en landende vliegtuigen laten een spoor van kerosine achter. Dat daalt neer op de omliggende dorpen. De heer Van der Meulen maakt zich dan ook zorgen over de volksgezondheid. Hij stelt daarom voor om op de vliegbasis geen internationale opleidingen meer aan te bieden en geen oefeningen en vliegshows meer te houden. Het was bij een eerdere show een wonder dat een vliegtuig niet op een huis is terechtgekomen, gezien de dichte bebouwing waar de vliegtuigen

overheen vliegen. Ook moet er iets gedaan worden aan het vlieggedrag van sommige piloten. Zo genereren buitenlandse piloten, gezien hun beperkte kennis van het gebied, altijd meer lawaai. Hij pleit ook voor betere geluidisolatie. Eerder genomen maatregelen zijn zwaar gedateerd.

De heer Van der Meulen herhaalt dat de geluidsoverlast door de komst van de F-35 sterk is toegenomen en is van mening dat de bewering dat alles netjes binnen de contouren blijft, bezijden de waarheid is. Hij hekelt opnieuw de oefeningen met de grote zware vliegtuigen die steeds maar rondjes maken en vlak boven het dorp vliegen. Dat moet stoppen.

De heer Van der Meulen roept de bestuurders van de lagere overheden, de gemeenten en de provincie op om daadkrachtig op te komen voor het welzijn van de burgers. Dat is door de komst van het nieuwe vliegtuig volstrekt in het gedrang geraakt. Hij roept de vliegbasis op om gehoor te geven aan de klachten en ook echt maatregelen te nemen. Met de komst van de F-35 is het leven van de omwonenden zuur gemaakt. De vliegbasis is gast in deze omgeving en moet zich ten opzichte van de gastheer (de omwonenden) netjes en goed gedragen. Daarvan is nu volstrekt geen sprake. De gastheer zou de gast de deur moeten wijzen.

De heer **Tange** spreekt namens Dorpsbelangen Dronrijp in over de leefbaarheid. De inwoners ervaren forse geluidsoverlast van de vliegbasis Leeuwarden. Voor veel inwoners is de maat meer dan vol. Zij hebben Dorpsbelangen gevraagd om actie te ondernemen. De vereniging heeft de gemeenteraad en het college om hulp gevraagd en wacht nu de ontwikkelingen verder af.

Er wordt al vele jaren gesproken over geluidsoverlast, maar de overlast neemt alleen maar toe. Het aantal klachten neemt toe: duizend meer dan twee jaar geleden; dat is een stijging van 375 procent. Dit terwijl de inwoners eerder werd voorgehouden dat de geluidsoverlast met 35% zou verminderen. De belevingsvluchten bleken vage testen te zijn. De F-35's veroorzaken een vreselijke herrie. De overlast is onacceptabel voor zowel mensen als dieren. Het is bizar te zien hoe de dieren reageren op het geluid. De schooldirecteuren hebben al voorgesteld om een periode te stoppen met lesgeven, maar ook bedrijven en thuiswerkers hebben er last van. De geluidsoverlast gaat ten koste van de leefbaarheid. Alles moet wijken voor de niets ontziende groei van het vliegveld.

Hoeho veiligheid, hoeho aandacht voor de leefbaarheid, hoeho stikstofverlaging, hoeho rekening houden met het milieu, energieverbruik? De lasten voor de omwonenden zijn te groot. Dit mag niet zo doorgaan. De vereniging is niet tegen de vliegbasis Leeuwarden. Het biedt werkgelegenheid en dient het landsbelang. Maar er moet wel sprake zijn van een redelijke en evenredige belasting van de woonomgeving.

Mensen zijn woedend, voelen zich machteloos en ondervinden gezondheidsproblemen. Zij willen dat er iets aan wordt gedaan. Voorheen werd er alleen 's ochtends en 's middags gevlogen. Daar was prima mee te leven. Maar nu worden er allerhande trainingen gegeven, voor allerlei andere landen. De inwoners willen graag op een normale wijze kunnen leven.

Berekeningen van het Nederlandse lucht- en ruimtevaartcentrum geven aan dat het vliegen binnen de vastgestelde geluidscontouren plaatsvindt. De heer **Tange** spreekt van sjoemelsoftware. Er wordt gerommeld met de gegevens. Die kunnen echt niet waar zijn. "Doe er iets aan". De heer **Van Velius** is voorzitter van Dorpsbelangen Britsum. Hij sluit zich aan bij de vorige sprekers. Afgelopen periode heeft hij veel klachten ontvangen, vooral omdat de vliegtuigen – structureel! – vlak boven het dorp richting landingsbaan vliegen. Mensen vluchten dan hun tuin uit het huis in, omdat het pijn doet aan de oren.

In 2018 is er een geluidsmetnet ingesteld. Die levert informatie over de geluidsniveaus. Die informatie staat echter regelrecht tegenover de bevindingen van de expert, de heer Tukkers. Deze heeft geconstateerd dat een F-35 meer dan 80 dB geluid produceert, tot wel 100 dB.

Het bureau dat de berekeningen uitvoert, rekent in decibellen. Daarbij is sprake van een logaritmische stijging. Maar er kan beter gerekend worden in dBC i.p.v. dBA. Mensen kunnen sommige frequenties beter verdragen dan andere. De heer van Velius stelt dan ook voor om onderzoek te doen naar een andere, eerlijkere en transparantere manier van meten. Ook hij moest als docent zijn lessen staken als er een F-35 overvloog. Dat is bij een Hercules niet het geval.

Mevrouw **Inberg** spreekt namens Milieudefensie Leeuwarden. Zij heeft eerder een stuk over de klachtselectie naar de commissie verstuurd. Dat stuk komt overeen met stukken die gepubliceerd zijn in verschillende kranten. Daarin zijn vragen gesteld over de bezetting van de auditcommissie en de nieuwe klachtenwerkgroep.

Het aantal klachten is met 375% gestegen. Spreekster vindt dat de klachten gebagatelliseerd worden en dat klachten van structurele melders als niet ter zake doende terzijde worden geschoven. Het zou om meer dan de helft van de klachten gaan; maar dat bleek later niet het geval te zijn.

Hoe wordt het aantal klachten berekend? Mensen geven aan wanneer en hoe vaak ze overlast ondervinden. Meerdere klachten worden als één klacht meegerekend. Milieudefensie plaatst ook vraagtekens bij een juiste registratie van de klachten.

Ook is het duiden van de categorie van de klacht niet goed. Soms staat er trillen, soms zelfs stank en soms helemaal niks. Daarom vraagt mevrouw Inberg inzage in de administratie van de klachten.

Defensie geeft aan dat er met vertegenwoordigers van omwonenden is afgesproken dat er niet meer gereageerd hoeft te worden. Dat kan natuurlijk niet. Mevrouw Inberg pleit er dan ook voor om de klachten met omwonenden te bespreken.

De bespreking van de klachten hoort niet thuis in deze commissie. De commissie heeft hiervoor niet voldoende status. De klachten moeten door de inspectie Leefomgeving en Transport worden behandeld, want de overlast is enorm toegenomen met grote gevolgen voor de volksgezondheid. Daarvan moet de inspectie op de hoogte worden gesteld.

De **secretaris** heeft het stuk waar mevrouw Inberg over sprak, nog niet ontvangen. Hij zegt toe het na ontvangst toe te voegen aan de stukken bij deze vergadering.

De heer **Nieuwsma** deelt mee dat onlangs bij een bezoek aan de vliegbasis verschillende dorpsverenigingen hebben gezegd dat mensen, na het indienen van een klacht, niet meer worden teruggebeld. Zij horen maandenlang niets meer over de afhandeling. Hij sluit zich dan ook aan bij de bijdrage van mevrouw Inberg.

De **voorzitter** bedankt de insprekers voor hun inbreng en geeft het woord aan vertegenwoordigers van de vliegbasis.

De heer **Kol H. Doorten** kondigt aan dat de heer Tol namens de vliegbasis een toelichting zal geven. De heer **Tol** is plaatsvervangend hoofd Sectie communicatie van vliegbasis Leeuwarden.

Vanaf januari 2021 tot en met augustus 2021 zijn er 1303 klachten ingediend, afkomstig van 470 unieke melders. Er was dit jaar geen Frisian Flag, maar er is wel van mei tot en met oktober een Weapons Instructor Course (WIC) gevlogen. Er zijn dit jaar meer F-35 vliegbewegingen en meer C-130-vluchten geweest.

Mensen geven aan dat ze overall hinder ondervinden, niet op een bepaald tijdstip maar dus een hele middag of een hele ochtend. Voor hen is thuiswerken niet meer mogelijk. Ook zijn er veel klachten over trillingen. Mensen geven aan dat vliegtuigen de verkeerde route volgen, over dorpen heen. Dat zou niet toegestaan zijn. Dat is echter niet correct. Bijvoorbeeld bij een circuitlanding is dat niet te vermijden. De route ligt dan boven een deel van het dorp. De vliegbasis probeert overlast zo veel mogelijk te voorkomen, bijvoorbeeld door met een extra bocht Marsum te vermijden.

Mensen verwachten van de vliegbasis dat zij de klachten oplost. De heer Tol benadrukt echter dat niet alle klachten opgelost kunnen worden. Bij alle klachten wordt gecontroleerd of er binnen de regelgeving is gevlogen. Dat blijkt vaak het geval te zijn.

In de afgelopen periode heeft de kleine klachtenafdeling door het grote aantal klachten niet alle meldingen binnen de vereiste periode van zes weken kunnen afhandelen. Het is ook niet de primaire taak van de afdeling. Dat is communicatie met onder andere het vooraf informeren over welke vliegbewegingen plaatsvinden. De afdeling heeft voor de late afhandeling van de klachten excuses aangeboden. De afdeling tracht trends te ontdekken in de klachten om daar haar communicatie op te richten.

Mensen kunnen geluidshinder melden via de website van defensie of via een landelijk klachtennummer. Het aantal unieke melders neemt, na hiervoor aandacht te hebben gevraagd in de media, toe. Iedere melding (ook meldingen op meerdere tijdstippen met geluidsoverlast) wordt één keer geteld. Als mensen dat anders willen, moeten ze iedere klacht over geluidsoverlast apart indienen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissie.

De heer **Veldman** vindt de bespreking van de klachtafhandeling het belangrijkste onderwerp van deze vergadering. Dat is een gegeven. Het aantal van meer dan 1300 klachten in de eerste acht maanden van 2021 is schrikbarend. Dat is gelijk aan het aantal klachten in het hele jaar 2020.

Bij de afsluiting van WIC in de eerste weken van oktober 2021 is zeer intensief en luidruchtig gevlogen. Dat zal ongetwijfeld geleid hebben tot veel extra klachten.

Er wordt nu voorgesteld om een selectie te maken van structurele en opvallende klachten. Echter, alle klachten zijn structureel en opvallend, zeker in vergelijking met voorgaande jaren. Sinds de introductie van de F-35 is de overlast onaanvaardbaar toegenomen. Naast de omwonenden ervaren ook inwoners in de verdere omgeving, onder andere in Franeker, overlast.

De afdeling Communicatie van de vliegbasis herhaalt steeds weer dat er gevlogen is binnen de wettelijke voorschriften en dat er vanwege een oefening meer wordt gevlogen. Met die uitleg wordt de overlast echter niet voorkomen. Ook de huidige en aangekondigde isolatie van woningen zal niet voor reductie van overlast zorgen.

De vliegbasis moet haar taken kunnen uitvoeren. Dat leidt ongetwijfeld tot extra geluid voor de omgeving. Reguliere vluchten zijn geen probleem. Er wordt slechts geklaagd over tijdstippen waarop zeer intensief wordt gevlogen.

De geluidsoverlast heeft gevolgen voor de fysieke en mentale gezondheid van de omwonenden. De frustratie neemt toe. Dat er uit de omgeving van het vliegveld minder klachten komen, komt voort uit de opvatting dat – opnieuw – klagen toch niet helpt.

Maatregelen om te komen tot reductie van de overlast, hebben niet geleid tot resultaat. Het vlieggedrag moet worden aangepast, bijvoorbeeld door het terugdringen van piekgeluiden en voorkomen van samenballing van geluid, zoals tijdens de eerder genoemde oefeningen gedurende een langere periode.

De heer **Veldman** roept de COVM op om een krachtig besluit te nemen. Als het nodig is, moet de commissie van het ministerie van Defensie eisen dat taakstelling van de vliegbasis anders wordt ingevuld. Het is de taak van de commissie om te zorgen voor een leefbare omgeving. Symptoombestrijding, uitleg over het vlieggedrag en voorzieningen als isolatie zijn geen structurele oplossing.

De heer **Verf** sluit zich aan bij de bijdrage van de heer Veldman. Ook de insprekers hebben er al het nodige over gezegd. Het aantal klachten neemt steeds verder toe tot misschien wel tweeduizend in 2021.

Het laatste deel van de opleiding vraagt veel van de omgeving. De Frisian Flag is nog intenser. Daarmee komt het draagvlak voor deze vliegbasis onder druk te staan. Het evenwicht in de omgeving is verstoord.

De auditcommissie onderzoekt samen met de basiscommandant mogelijke verbeteringen, bijvoorbeeld dat er niet gevlogen wordt als de school uitgaat. Maar een echte oplossing is de herziening van de WIC en de Frisian Flag, want die zorgen voor piekmomenten.

De insprekers hebben veel suggesties gegeven voor verbeteringen. De heer Verf kondigt aan dat hij daar na de vergadering met de insprekers op terugkomt. Hij zegt toe dat die z in de verschillende geledingen, zoals auditcie en overleg van verschillende Dorpsbelangen zullen worden besproken. en dat daar rapport van wordt uitgebracht.

De heer **Dijkstra** benadrukt dat COVM met name in de eerste jaren van haar bestaan zaken voor elkaar heeft gekregen. Nu wordt gevraagd om anders om te gaan met klachten. Hij hecht eraan de klachten in alle openbaarheid te kunnen bespreken en ziet uit naar een voorstel hiervoor. De lokale overheden luisteren goed naar de klachten en moeten gezamenlijk optrekken om invulling te geven aan de afhandeling.

De heer **Van der Velde** sluit zich aan bij de bijdrage van de vorige sprekers.

De heer **Doorten** legt uit dat hij de geluiden op dit overleg al eerder heeft opgepikt in besprekingen met omwonenden, de auditcommissie en de dorpsraden, maar ook uit de analyse van de klachten. De klachten zijn breed, met onder andere hinder bij thuiswerken, trillingen, laagfrequent geluid et cetera.

De vliegbasis is zich bewust van de overlast en heeft wel degelijk de intentie om daar iets aan te doen. Maar zij moet ook haar taak uitvoeren. Samen met NLR is een onderzoek gestart om het geluid van de F-35 te reduceren. NLR gaat nu eerst onderzoeken of het model waarmee de geluidsbelasting wordt berekenend, correct is en gaat vervolgens de berekeningen vergelijken

met de metingen van het permanent geluidsmmeetnet. Op basis van een correct model wordt in een derde stap gewerkt aan het optimaliseren van de vliegroutes, zowel lateraal als qua vlieghoogte, maar ook qua motorvermogen (om de geluidsproductie omlaag te brengen).

Als de taakstelling niet verandert, heeft de vliegbasis geen ruimte om minder te vliegen. Er is wel ruimte om te werken aan de manier en de tijdstippen waarop wordt gevlogen. In overleg met de omgeving kunnen wellicht betere tijdstippen worden gevonden.

De oefeningen vinden ook in het buitenland plaats. Zo is er in 2022 een grote oefening in Noorwegen. Daarmee worden de lasten van de oefeningen verdeeld over de partners.

Spreker is zich ervan bewust dat buitenlandse piloten beter geïnformeerd moeten worden over de omstandigheden in de omgeving. In overleg met de luchtmacht zouden de AWACS op andere plekken kunnen oefenen. De geplande airshow in Leeuwarden is nu niet opportuun, gezien de problematiek met de F-35. Eventuele isolatie van woningen is een verantwoordelijkheid van defensie.

De kolonel ziet uit naar een herstel van de verstoring van het evenwicht.

De heer **De Vries** vraagt de secretaris naar overzichten van klachten in de maanden tot en met november. Hij sluit zich verder aan bij de zorgen van de diverse sprekers.

De **voorzitter** begrijpt uit de bijdrage van de vliegbasis dat de zorgen worden erkend en dat er aanpassingen mogelijk zijn. Hij benadrukt dat defensie een taak is van deze maatschappij, maar beaamt ook dat de overlast in balans moet zijn met de leefbaarheid, zoals in de periode met de F-16 het geval was.

De heer **Nieuwsma** mist in de samenvatting van de voorzitter aandacht voor de gezondheid. Ook de huisarts van Stiens maakt zich daar zorgen over, met name over gehoorschade.

De **voorzitter** beaamt dat er ook aandacht moet zijn voor de gezondheid. Dat aspect kan wellicht als extra onderwerp worden toegevoegd aan de agenda. De betreffende huisarts zit ook in de auditcommissie.

De heer **Hardenbol** vraagt naar de status van de werkgroep die de klachtenafhandeling doet.

De heer **Dijkstra** deelt mee dat de werkgroep Klachtenrapportage een voorstel heeft voorbereid. De heer **Verf** legt uit dat de werkgroep geconcludeerd heeft dat het aantal klachten te groot is om ze stuk voor stuk te behandelen. De klachten geven wel input voor verbeteringen. De nieuwe kwartaalrapportage maakt dat inzichtelijk. Verder wordt voorgesteld om de werkgroep uit te breiden met een aantal omwonenden.

De **voorzitter** stelt vast dat de commissie instemt met dit voorstel.

Mevrouw **Inberg** vindt de uitleg over hoe er met klachten wordt omgegaan, te summier. Zij had nu een voorstel verwacht. Dat is er echter niet. Het gaat niet alleen om de rapportage van de klachten, maar ook om de verwerking ervan.

Mevrouw **Van Beek** meldt dat de kwartaalrapportage met onder andere aandacht voor trends (in plaats van de duizend pagina's met klachten) als voorbeeld dient. Kunnen de leden van de commissie instemmen met deze vorm van rapportage?

Het lijkt haar verder goed om de leden van de verschillende betrokken groepen te benoemen, zodat mensen hen gericht vragen kunnen stellen.

De **voorzitter** beaamt dat er nog gewerkt moet worden aan de samenstelling van de werkgroep. Hij stelt voor om het eerdere voorstel te volgen.

8. Overgang Ke/Lden

Ingekomen brief vanuit Ministerie van Defensie (nr. COVM_58_B8...)

Voorstel: Plannen van toelichting op deze overgang door de heer B. Kwast

Dit onderwerp wordt in een aparte vergadering besproken.

9. Evaluatie LHB (luchthavenbesluit) Leeuwarden

Toelichting door de heer B. Kwast

De heer **Kwast** deelt mee dat het LHB Leeuwarden indertijd tot stand is gekomen door een een-op-een-omzetting van een aanwijzingsbesluit naar een luchthavenbesluit; conform de regels van destijds zonder milieu-effectrapportage (m.e.r.). De Wet milieubeheer schrijft nu voor dat besluiten waaraan een m.e.r. ten grondslag heeft gelegen, na verloop van tijd moeten worden geëvalueerd. De heer Kwast begrijpt dat de mensen zich door de regelgeving van destijds op achterstand gezet voelen. Daarom is besloten om toch een evaluatie uit te voeren. Het bureau Adecs heeft daarvoor een plan van aanpak opgesteld en werkt inmiddels aan de evaluatie. Daarvoor worden gesprekken gevoerd met verschillende leden van de COVM. Het bureau denkt in Q2 2022 de rapportage met conclusies en aanbevelingen aan te kunnen bieden en zal hierover een presentatie verzorgen aan COVM en Defensie. Defensie zal vervolgens een reactie geven op de aanbevelingen. De heer Kwast heeft daarover nog geen informatie en wil daar dus nu ook niet op vooruitlopen.

De heer **Verf** prijst de aanpak van de evaluatie met de inzet van bureau Adecs. Het bureau heeft informatie opgehaald bij de omwonenden en verwerkt dit in de evaluatie.

De **voorzitter** stelt vast dat de commissie instemt met een presentatie over de evaluatie en kondigt aan dit in de planning te verwerken.

10. Geluidmeetnet vliegbasis Leeuwarden

10.1 Werkzaamheden Stuurgroep

Toelichting stand van zaken

Voorstel: Toelichting door de heer A. Den Drijver

De heer **Den Drijver** deelt mee dat de leden van de stuurgroep intensief samenwerken met de auditcommissie. Naar aanleiding van de motie **Eijsink** zijn de werkzaamheden met betrekking tot isolatie opgestart. Hij zegt toe dit onderwerp in de eerste vergadering in 2022 te agenderen.

10.2 Werkzaamheden auditcommissie

Notitie Inbreng Auditcommissie (nr. COVM_58_B9...).

Voorstel: Toelichting door de heer A. Bennen

Mevrouw **Inberg** is teleurgesteld in de commissie. Er zijn nog steeds geen echte resultaten te melden, terwijl wel wordt vermeld dat het geluidsnetwerk werkt. Daarover zijn al eerder in de Tweede Kamer vragen gesteld. De staatssecretaris heeft eerder toegezegd na de zomer van 2021 inzage te geven in de stand van zaken.

Het is vreemd dat het geluidsmeetnet nog niets concreets heeft opgeleverd. Ook is de beoordeling van de normen nog niet besproken. Wat heeft de auditcommissie met de staatssecretaris besproken?

De heer **Bennen** bestrijdt dat de auditcommissie het afgelopen halfjaar met de staatssecretaris heeft gesproken. Dat gesprek zal kort na de jaarwisseling plaatsvinden (met de nieuwe staatssecretaris).

De heer **Bennen** benadrukt dat de auditcommissie zowel gevraagd als ongevraagd adviezen uitbrengt over onder andere de verandering van vliegpatronen om zo de geluidsoverlast terug te brengen. Het is de vraag welke bevoegdheden de commissie heeft bij de aanbevelingen voor een maximaal geluidsniveau. Daartoe heeft de commissie met allerlei deskundigen gesproken. Op korte termijn vinden nog meer van dergelijke gesprekken plaats. De commissie hoopt uit de gesprekken conclusies te kunnen trekken. In de notitie heeft de commissie al aangegeven dat zij op basis van die gesprekken de staatssecretaris zal voorzien van een advies inzake een maximaal geluidsniveau. De heer **Bennen** benadrukt dat een dergelijk advies over de gemiddelde maximale geluidsbelasting goed onderbouwd moet worden. Er moet onder andere rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de F-35's.

De auditcommissie zal de door de kolonel **Doorten** aangekondigde onderzoeken van NLR volgen en dit twee keer per jaar (of vaker als dat noodzakelijk is) met de kolonel bespreken. Daarmee kan de commissie de ontwikkelingen op de voet volgen. De heer **Bennen** kondigt tot slot aan in de volgende vergadering van COVM te spreken over de vorderingen.

De heer **De Vries** leest in het verslag dat er in het najaar van 2021 een verslag van de GGD beschikbaar komt.

De heer **Bennen** zegt toe dat het verslag op korte termijn beschikbaar komt.

Mevrouw **Van Beek** legt naar aanleiding van de bijdrage van mevrouw **Inberg** uit dat het lang geduurd heeft voordat de microfoons juist waren ingesteld en dat de informatie beschikbaar kwam. De software van het geluidsmeetnet bleek niet alle geluidspjeken te kunnen registreren. Inmiddels is dat wel goed. Het was belangrijk om zorgvuldig te werk te gaan en de juiste conclusies te trekken.

De heer Dijkstra wordt nu voorzitter.

11. Rapportage geluidsbelasting eerste helft 2021

Defensie heeft rapportage geleverd over de geluidsbelasting in de periode jan-jun 2021

(nr. COVM_58_B10...)

Voorstel: Toelichting door de heer Hardenbol, gelegenheid tot stellen van vragen

De heer **Verf** merkt op dat na de jaarrapportages nu voor het eerst een halfjaarlijkse rapportage voorligt. Geeft de blauwe gestippelde lijn het overzicht van het eerste halfjaar weer? En de tweede lijn het complete jaar?

De heer **Hardenbol** beaamt dat. Op een bijeenkomst van Defensie bij de commissaris van de Koning in Leeuwarden is besloten om halfjaarlijks te rapporteren.

De heer **Verf** stelt vast dat uit de rapportage blijkt dat de doelstelling inzake de geluidscontouren gerealiseerd gaat worden. De beleving van de inwoners is echter (heel) anders. Op welke manier kan dat beter op elkaar worden afgestemd?

De heer **Hardenbol** legt uit dat een halfjaarlijkse rapportage weinig zegt. Het kan in het eerste halfjaar best goed gaan en in het tweede halfjaar compleet wijzigen. Niemand kan eigenlijk wat met deze halfjaarlijkse rapportage over geluidsbelasting. De kwartaalrapportage bevat informatie over de overlast de trends en is wel nuttig.

De heer **Verf** vindt een halfjaarlijkse rapportage voor de COVM niet nuttig. Wel is het een behoefte van de Auditcommissie om vaker op de hoogte te worden gebracht van de stand van zaken van de geluidsbelasting. De auditcommissie zal de mogelijkheid daartoe in het volgende overleg met de basiscommandant bespreken.

De **voorzitter** stelt vast dat de rapportage handig is voor de auditcommissie en minder interessant is voor de COVM.

12. Werkgroep luchtkwaliteit

De werkgroep heeft een memo opgesteld met betrekking tot luchtkwaliteit (nr. COVM_58_B11...)

Voorstel: Toelichting door de heer Verf gevolgd door bespreking.

De heer **Rutgers** vraagt de secretaris om zijn overige vragen toe te voegen aan de stukken. Hij stelt verder voor om iedere twee jaar een COVM+ te organiseren en daarbij belanghebbenden en bestuurders van dorpsverenigingen uit te nodigen om hen bij te praten. Hij wil verder weten op welke wijze de leden van de COVM en de leden van de betrokken werkgroepen belanghebbende inwoners laten participeren in het plan van aanpak dat is opgenomen in de memo van de werkgroep Luchtkwaliteit. Dan kunnen alle zorgen over dit onderwerp worden gedeeld. Hij stelt dus voor om participatie breder en sneller in te zetten.

De heer **Verf** is blij met de suggestie voor een vroegtijdige en bredere participatie. Hij ziet het als een welkome aanvulling en stelt voor om hierover na de vergadering met de heer Rutgers en andere leden van de werkgroep over van gedachten te wisselen.

De heer **De Vries** mist een planning bij dit plan van aanpak.

De heer **Verf** benadrukt dat hem is gevraagd om de samenstelling van de werkgroep Luchtkwaliteit te organiseren. Er wordt nog gezocht naar een voorzitter. De voorzitter moet samen met de werkgroep een planning opstellen. Dit kan het beste gebeuren na overleg met de instanties zoals aangegeven in de notitie voor deze vergadering. Dan is een plan van aanpak met planning op te stellen.

13. Omgevingsvergunning en vergunning Wet natuurbescherming vliegbasis Leeuwarden

Voorstel: Toelichting betreffende stand van zaken van de lopende aanvragen door

Kolonel Doorten. Gelegenheid tot stellen van vragen

De heer **Doorten** deelt mee dat op 18 november 2021 in samenspraak met de RVB een verzoek is ingediend om de aanvraag voor de omgevingsvergunning te verlengen, want er is behoefte om nog een aantal onderwerpen toe te voegen, met name MQ9, het gebruik van de ANWB-helikopter en spotpainting (de coatingwerkzaamheden moeten beter gespecificeerd worden). Dat verzoek is gehonoreerd. De aanvullingen worden voor februari 2022 verwacht. Op de aangepaste vergunning zijn zienswijzen mogelijk.

De ontwerpvergunning Wet natuurbescherming vliegbasis Leeuwarden is al gepubliceerd. Verschillende stakeholders, onder andere Defensie, hebben zienswijzen ingediend. Dat heeft geleid tot vragen van het ministerie van LNV. Deze zijn inmiddels beantwoord. De antwoorden worden nu verwerkt.

De heer **Verf** is blij met het voortschrijdend inzicht over nieuwe onderwerpen. Bij de Wet natuurbescherming is sprake van een voortschrijdend proces. Zo beschikken Schiphol en Lelystad over minder stikstofruimte dan eerder gedacht. Het stikstofdossier zorgt ook voor vertraging op vliegbasis De Peel. De heer Verf hoopt dan ook dat de nieuwe vergunning toekomstproof is. Hij roept dan ook op om nu nog geen nieuwe squadrons F-35 aan te schaffen. Eerst moet duidelijk zijn dat het past binnen de Nederlandse regelgeving. De stikstofverbindingen die schadelijk zijn voor de natuur en de gezondheid moeten in 2030 zijn gehalveerd. Dat vraagt om harde maatregelen. De aanschaf van nog meer F-35's staat daar haaks op.

14. Informatie over gebruik vliegbasis

Informatie Commandant Vliegbasis Leeuwarden over gebruik vliegbasis in de afgelopen en de komende periode

Voorstel: Uiteenzetting Kolonel Doorten

De heer **Doorten** deelt mee dat hij, toen hij onlangs de Verenigde Staten bezocht, ervaring heeft opgedaan met nachtvliegen.

Tussen 25 december 2021 en 9 januari 2022 wordt niet gevlogen. In week 2 tot en met 4 en week 6 tot en met 8 in 2022 vinden weer avondvluchten plaats. In de weken 8, 9 en 12 wordt ter ondersteuning veel close air support gedaan in de Marnewaard. In de weken 13 en 14 staat de Frisian Flag gepland. Dan wordt ook met enkele F-35's gevlogen naar Noorwegen. Er doen dus minder vliegtuigen mee met de Frisian Flag.

De luchtmacht neemt in 2022 de MQ9 in ontvangst. Dat vliegtuig wordt vervolgens elders in de wereld ingezet.

De heer **Verf** had verwacht dat de Frisian Flag niet door zou gaan vanwege onduidelijkheden in verband met corona. Hij wil weten hoeveel toestellen meedoen aan dit evenement.

De heer **Doorten** deelt mee dat de planning zich nog in een prille fase bevindt. Hij beaamt dat corona er invloed op kan hebben. Hij heeft nu nog geen informatie over het aantal en het soort toestellen. Hij weet wel dat er dan zes F-35's naar Noorwegen vertrekken.

15. Lijst van aandachts- en actiepunten

Toegezonden met e-mail van 9 november 2021 (als nr. COVM_58_B12).

Voorstel: Aandachts- en actiepunten aan de orde stellen voor zover deze niet aan de orde zijn geweest bij de vorige agendapunten.

De heer **van der Velde** gaat in op actiepunt 15.4. De leefbaarheid staat sterk onder druk. Dan is voorlichting en kennisverbreding van groot belang.

De **voorzitter** kondigt aan daar schriftelijk op terug te komen.

De heer **Veldman** wil weten of het overzicht van extra vliegbewegingen in 2022 dat de kolonel gaf, volledig is en dat daarmee de rest van het jaar slechts regulier wordt gevlogen.

De heer **Doorten** deelt mee dat vooralsnog alleen deze extra vliegbewegingen op de planning staan.

De heer **Veldman** is blij dat de extra vliegbewegingen zoveel mogelijk beperkt blijven.

16. Datum volgende vergadering

De volgende vergadering van de commissie zal plaatsvinden op 11 april 2022. De tweede vergadering zal plaatsvinden op 21 november 2022.

17. Rondvraag

De heer **Veldman** hekelt de gebrekkige wijze van het aanleveren van stukken, waardoor de vergadering verzet moest worden. Het is moeilijk om de benodigde informatie op tijd te krijgen. Hij hoopt dat het Rijksvastgoedbedrijf de vacature voor een nieuwe secretaris goed invult en dat de stukken straks tijdig en volledig worden aangeleverd.

De heer **De Vries** vraagt bij het meten van de geluidsbelasting aandacht voor piekbelasting. Daar wordt het meest over geklaagd, maar dat komt niet terug in de rapportage.

De heer **Hardenbol** legt uit dat met het geluidsmetnetwerk ook de piekbelasting wordt gemeten. Die informatie maakt inderdaad geen deel uit van de rapportages, maar is wel beschikbaar.

De heer **Verf** zegt toe het rapporteren van piekbelastingen in de auditcommissie te bespreken.

De heer **Bennen** vindt het mooi dat het aantal extra vluchten beperkt is, maar is van mening dat hierdoor het aantal vliegtuigen van buiten naar verhouding hoog is. Van piloten van buiten werd eerder gezegd dat zij vaker van hun route afwijken en daardoor voor extra overlast zorgen. Hij roept op om hen goed te instrueren.

De **voorzitter** deelt mee dat dit al eerder in de vergadering is toegezegd.

De heer **Doorten** is zich bewust van dit probleem. De dorpsraden was dat ook al opgevallen. Hij zegt nogmaals toe de buitenlandse piloten goed te instrueren en dat zij de vliegprocedures op deze vliegbasis goed oefenen in de simulatoren.

De **secretaris** kondigt aan alle opmerkingen over de secretariële werkzaamheden door te geven aan zijn opvolger. Hij roept leden van werkgroepen en van deze commissie op om wijzigingen in de persoonlijke gegevens door te geven. Dat voorkomt een hoop administratieve rompslomp. Hij is tot slot onder de indruk van de goede vergaderorde van deze commissie.

18. Sluiting

De **voorzitter** sluit om 15.42 uur de vergadering, wenst iedereen een plezierige jaarwisseling en ziet uit naar een weerzien op 11 april 2022.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
DGNVLG / 21104613
Postbus 40225
8004 DE ZWOLLE

Onderwerp **zienswijze ontwerpbeschikking Wnb Vliegbasis Leeuwarden**
Uw kenmerk **DGNVLG / 21104613**
Ons kenmerk **2021-002890**
Dienst **Fysiek Domein**
Sector **Duurzame Omgevingskwaliteit**
Contact **, 058**
WhatsApp
Bijlagen
Datum **3 juni 2021**

Geachte mevrouw, heer,

Op 30 september 2020 heeft het Ministerie van Defensie een aanvraag voor een vergunning Wet natuurbeheer ingediend voor de vliegbasis Leeuwarden. De aanvraag omvat zowel de luchtgebonden als de grondgebonden activiteiten van de vliegbasis Leeuwarden. Op 27 april 2021 heeft u een ontwerpbeschikking afgegeven. Met deze brief maken wij onze zienswijze kenbaar op die ontwerpbeschikking.

U gaat in de ontwerpbeschikking uit dat de referentiesituatie wordt bepaald door de geluidruimte van de vliegbasis die is verwerkt in het luchthavenbesluit en de omgevingsvergunning milieu uit 2001. Wij volgen dat niet.

De geluidruimte, begrensd door Ke-contouren of de zone industrielawaai, geeft ruimte voor vliegbewegingen en geluidproducerende activiteiten op de grond. Geluidruimte is echter wat anders dan emissieruimte door verbrandingsmotoren. Daar is ons inziens geen verband tussen. De beschikbare geluidruimte kan met veel vliegbewegingen met weinig geluid worden ingevuld. Andersom kan dat ook met weinig vliegbewegingen met veel geluid. Geluidproductie van vliegtuigen zegt helemaal niets over de uitstoot van verbrandingsgassen van die vliegtuigen. Dat is ook afhankelijk van type vliegtuig, motorvermogen en snelheid, vliegcondities en belading. Bij militair vliegverkeer geeft dat grotere variaties dan bij burgerluchtvaart. Ook zijn ons inziens de aantallen vliegtuigen die nu en in de toekomst gestationeerd zijn op de vliegbasis Leeuwarden nu anders dan voorheen. Voor de grondgebonden activiteiten wijzen wij er op dat elektromotoren bijvoorbeeld wel geluid produceren, maar geen stikstofverbindingen emitteren.

Wij zien de emissiegegevens waarbij stikstofverbindingen vrij komen, onvoldoende terug in de bij de aanvraag gevoegde rapporten, die ook voor een deel geheim zijn waar het onder andere gaat om het aantal vliegbewegingen per



vliegtuigtype, emissiegegevens in de beoogde situatie en prestatieprofielen van vliegend materieel.

Het lijkt ons dus niet juist om de referentiesituatie van de vliegbasis af te leiden uit de lang geleden vastgestelde en formeel beschikbare geluidruimte. Wij verzoeken u daarom dringend de ontwerpbeschikking te heroverwegen en daarbij ook te kijken naar de reële emissiebehoefte van de vliegbasis in plaats van uit te gaan van een referentiesituatie. Tevens verzoeken wij u de effecten die volgen uit zo'n nieuwe beoordeling ook te betrekken op de Natura 2000 gebieden in onze gemeente, de Groote Wielen en De Alde Feanen, zowel qua habitat- als soortenbescherming. Tot slot verzoeken wij u de strengst mogelijk voorschriften te stellen ter bescherming van soorten en habitats.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer _____ van de sector Duurzame Omgevingskwaliteit.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,
namens  deze,


sectormanager Duurzame Omgevingskwaliteit

v



Verslag Werkgroep Luchtkwaliteit

Voor COVM vliegbasis Leeuwarden

Ter bespreking op 17-4-2023

Na de vorige COVM vergadering is de werkgroep Luchtkwaliteit nog twee keer in vergadering geweest. Het plan om meer stoffen te gaan meten dan alleen fijnstof, zoals gepresenteerd tijdens de vorige COVM vergadering, is nader uitgewerkt.

De Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO) is gevraagd om een voorstel hiertoe uit te werken. Deze is opgesteld door de adviseur luchtkwaliteit en geur en treft u in de bijlage aan.

In de vergadering van de werkgroep van 3 april 2023 is dit advies overgenomen door de werkgroep en besloten om dit voor te leggen aan de COVM met de vraag om dit verder ter hand te nemen.

Het ministerie van Defensie willen we vragen het onderzoek te financieren.

We stellen voor om in gesprek te gaan met TNO (in overleg met Defensie) en hen om een offerte te vragen.

Onze wens is om eind september/begin oktober 2023 te meten tijdens en voor/na de Frisian Flag.

N.B.:

Op 30 maart heeft M.G.J. Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat een brief laten uitgaan aan de Tweede Kamer

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z05686&did=2023D13335

over een onderzoek van TNO naar uitstoot van vliegverkeer bij burgerluchthavens

https://drive.google.com/file/d/1z_ZSA8nud8Sbhp5tSnm8NY55TJUEf0Q7/view

In het gesprek met TNO willen we de uitslag van dit onderzoek ook meenemen.

De precieze opdrachtformulering zal daarna vastgelegd worden.

[redacted]
[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: [redacted] 2023 11:55
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: gezondheidsonderzoek rond vliegbasis Leeuwarden nav F35

[redacted]

Van: [redacted] *Gemeente*
Verzonden: woensdag 7 september 2022 15:01
Aan: '[redacted]@mindef.nl' <[redacted]@mindef.nl>
Onderwerp: gezondheidsonderzoek rond vliegbasis Leeuwarden nav F35

Goedemiddag heer [redacted]

Fijn dat het ministerie wil participeren in het door gemeenteraad gevraagde onderzoek naar de gezondheidseffecten rond de vliegbasis Leeuwarden door het vliegen van de F35. Wethouder Hein de Haan hecht er aan het door de raad gewenste onderzoek uit te voeren in samenwerking met de gemeente Waadhoeke, de provincie Fryslân en uw ministerie.

Wij hebben eerder de GGD Fryslân gevraagd om zo'n onderzoek voor ons uit te voeren. De GGD wil dat niet en adviseert in verband met de kleine populatie van omwonenden geen gezondheidsonderzoek uit te laten voeren, maar een belevingsonderzoek. Zij verwijst daarbij naar haar eigen 4 jaarlijkse monitor. Onze gemeenteraad wil echter graag jaarlijks worden geïnformeerd. Wij hebben aanvullend daarop I&O research gevraagd om een opzet en een offerte. Die eerste offerte past niet in ons beeld van een belevingsonderzoek. Binnenkort wil ik graag met u en de collega's van Waadhoeke en de provincie bekijken hoe we een belevingsonderzoek verder vorm kunnen geven. Daar wil ik graag het recente rapport van de GGD/GHOR Nederland over geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020 bij betrekken.

Op 19 september a.s. ben ik in Den Haag bij de voorlichtingsbijeenkomst over de omzetting van de Ke-contour naar een Lden contour. Ik neem aan dat u daar ook bij aanwezig bent. Wellicht is het mogelijk om na afloop even kort nader kennis te maken en de ideeën van uw ministerie bij een onderzoek door te spreken. Ik heb van [redacted] eerder begrepen dat Defensie een onderzoek laat uitvoeren in verband met de voorgenomen heropening van vliegbasis De Peel. Mogelijk dat daar bruikbare aanknopingspunten in zitten.

Indien mogelijk ontvang ik graag uw telefoonnummer. Mijn gegevens staan hieronder.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

Gemeente Leeuwarden
Sector Duurzame Omgevingskwaliteit, Team Advies en Ontwikkeling
058- [redacted] 06- [redacted]

[REDACTED]
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: [REDACTED] 023 11:54
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: gezondheidsonderzoek rond vliegbasis Leeuwarden

Hoi [REDACTED]
De meeste contacten met Defensie/luchtmacht gaan mondeling. [REDACTED]

[REDACTED]
Mvg
[REDACTED]

Van: [REDACTED] *Semeente*
Verzonden: maandag 26 september 2022 12:18
Aan: [REDACTED]@mindef.nl <[REDACTED]@mindef.nl>
Onderwerp: gezondheidsonderzoek rond vliegbasis Leeuwarden

Goedemorgen [REDACTED]

Vorige week hebben we kort kennis gemaakt in Den Haag. Ik had je eerder een mail gestuurd dat ik na afloop graag nog even had willen overleggen over het onderzoek dat nav de motie van de gemeenteraad van Leeuwarden moet worden uitgevoerd naar de gezondheidseffecten in de omgeving door de F35. Ik heb ook om je telefoonnummer gevraagd omdat telefoon meestal sneller gaat dan de email. Ik heb verder nog geen reactie van je gehad. Vorige week maandag is kort overleg helaas ook niet meer gelukt.

[REDACTED] Dan hoor ik graag wanneer het jou beter uitkomt om even contact te hebben.

Ik wil graag weten of Defensie een belevingsonderzoek ziet zitten of toch wil focussen op een echt gezondheidsonderzoek, en wat jullie ideeën bij een belevingsonderzoek zijn irt tot andere onderzoeken van Defensie zoals rond vliegbasis De Peel. Welke aspecten wil Defensie graag belicht zien.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06- [REDACTED]

MEMO

Aan: bestuurlijk overleg Provinsje Fryslân, Waadhoeke, Leeuwarden

Van:

Datum: 28 juni 2021

Onderwerp: gespreksnotitie tbv bestuurlijk overleg 7 juli 2021

Registratienummer:

Kopie:

Agenda

1. Korte terugkoppeling van gesprek GS met staatssecretaris.
2. Opzetten langjarig onderzoek naar gezondheidseffecten bij omwonenden van de vliegbasis.
3. Meten bronvermogen en spectrum F 35
4. Omrekening Ke contour naar Lden contour.
5. Wvttk

1. Opzetten langjarig onderzoek naar gezondheidseffecten bij omwonenden vliegbasis.

De motie die gemeenteraad heeft aangenomen en door het college is overgenomen, geeft aan dat het college het initiatief moet nemen om samen met stakeholders de effecten op de gezondheid inzichtelijk te maken, voor de lange termijn de monitoring van gezondheidseffecten vorm te geven en de gemeenteraad jaarlijks over de voortgang te informeren. De motie is tkn bijgevoegd.

Leeuwarden wil graag samen met de provincie en Waadhoeke zo'n onderzoek naar effecten op lange termijn opzetten. Vooruitlopend is ambtelijk vrijblijvend contact gelegd met de GGD Fryslân om te onderzoeken hoe zo'n langjarig onderzoek kan worden opgezet, wat langjarig is, of de ggd zo'n onderzoek kan doen en wat zoiets moet kosten.

De GGD wil in ieder geval meedenken. Ze is nog aftastend over de mogelijkheden, opzet en omvang van zo'n onderzoek. En of ze dat zelf alleen kan doen of dat ook andere instanties een rol kunnen/moeten spelen. GGD verwijst iig ook naar het RIVM. De GGD heeft voorzichtig al wat verkenningen gedaan naar vergelijkbare reeds uitgevoerde onderzoeken in het land en al beschikbare andere informatie.

Vraag is verder of Defensie ook actief moet participeren in het onderzoek.

2. Meten bronvermogen en spectrum F35

Nu de F16 vanaf 1 juli niet meer gestationeerd is op de vliegbasis, zullen hoofdzakelijk nog vliegbewegingen met de F35 worden gedaan. Omliggende woningen zijn in jaren '80 vorige eeuw geïsoleerd. De vraag is nu, nu de F 35 meer lawaai produceert dan de F16, of de destijds aangebrachte isolatie toereikend is om het lawaai van de F35 af te schermen.

Defensie is verantwoordelijk voor eventuele aanvullende isolatiemaatregelen. Vanuit de stuurgroep Geluidmeetnetwerk moet een advies aan de minister worden gedaan of de vereiste geluiddemping wordt gehaald. Om zo'n uitspraak te kunnen doen is onderzoek nodig van de destijds aangebrachte maatregelen, de huidige technische staat daarvan in relatie tot het hogere bronniveau en het geluidsspectrum van de F35. Defensie betaalt in ieder geval en bepaalt mogelijk dat onderzoek.

Defensie wil tot op heden geen geluidgegevens van de F35 bekendmaken. Eerder wel bekend gemaakte informatie is op basis van metingen in een andere situatie dan hier rond de vliegbasis. Een meting van een toestel in een proefopstelling aan de grond in een woestijn geeft andere gegevens dan een operationeel vliegend toestel boven bijv. Jelsum.

Het is dus de vraag of lokale overheden en omwonenden uiteindelijk inzicht kunnen krijgen in de gegevens die liggen onder de afweging van toereikende isolatie.

Om zelf als lokale overheid inzicht te krijgen in de geluidgegevens van de F35 kan er voor gekozen worden om zelf, bijv. door de FUMO, bron- en spectrummetingen te gaan verrichten.

3. Omrekening Ke contour naar Lden contour.

Rond de vliegbasis liggen contouren die omwonende moeten beschermen tegen lawaai en die de geluidruimte van de luchtmacht qua vliegbewegingen bepalen. De contouren zijn berekend in Kosten-eenheden (Ke). De Ke eenheid is achterhaald. Op basis van Europese regels moet de contour in Lden wordt berekend. Er zit verschil tussen de berekening van Ke en Lden.

Ke en Lden zijn verschillende eenheden om geluidniveaus in uit te drukken. De eenheid zelf zegt niet is over hinderbeleving van omwonenden. Dat wordt gedaan met de norm waaraan wordt getoetst. Bij de 35 Ke contour wordt uitgegaan van 25% ernstig gehinderden. Hoewel er geen vast verband is tussen Ke en Lden wordt 35 Ke wel vergeleken met ongeveer 55 Lden. Dit is erg afhankelijk van het soort vliegverkeer en kan dus per luchthaven verschillen.

De Ke wordt achteraf berekend met het geregistreerde aantal vliegbewegingen x een vastgestelde waarde per type vliegtuig en een

correctie naar etmaalperiode. De Lden wordt berekend op basis van de feitelijke vliegbewegingen en het feitelijk gemeten geluid. De Lden geeft een beter beeld van de echte geluidsniveaus.

Omdat Ke en Lden niet helemaal hetzelfde zijn, bestaat de kans dat er bij de omzetting van Ke contour naar Lden contour wat extra ruimte voor defensie ontstaat. Of dat gaat gebeuren is niet zeker, maar wel zaak om alert op te zijn. Naast het extra lawaai van de F35 waar omwonenden nu al mee worden geconfronteerd, is extra vliegruimte voor de vliegbasis, dus nog meer hinder, niet de bedoeling. Meer ruimte voor vliegbewegingen geeft ook minder ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bouw van nieuwe woningen binnen zones als de zones ruimer worden.

Defensie wil nieuwe luchthavenbesluiten nemen met toepassing van Lden. Omdat een paar luchthavenbesluiten in voorbereiding zijn ivm heropening van vliegbases, kan het zijn dat het Besluit militaire luchthavens op korte termijn gaat worden gewijzigd. Als dat gebeurt zal de aanpassing van Ke naar Lden voor Leeuwarden waarschijnlijk snel volgen.

MEMO

Aan: Bert Wassink

Van:

Datum: 4 april 2022

Onderwerp: vergaderstukken COVM 11-4-2022

Registratienummer:

Kopie: Hein de Haan

Goedemiddag Bert,

Op 11 april a.s. is er een COVM vergadering. Jij neemt die over van Hein. Hieronder een oplegger bij de vergaderstukken.

De COVM is een overleg vergadering tussen Defensie, de gemeenten die in de invloedssfeer van de vliegbasis liggen, de provincie en lokale milieugroepen vertegenwoordigd door de Friese MilieuFederatie. Het is overleg en informatie uitwisseling. Er is geen besluitvorming. Het is een openbare vergadering waar belanghebbenden/omwonenden ook kunnen inspreken. De gemeenten zijn vertegenwoordigd door een bestuurder en een ambtenaar en 1 a 2 omwonendenvertegenwoordiger. Voor Leeuwarden zijn dat _____ en

De provincie zit het overleg voor. Gedeputeerde Klaas Fokkinga is deze keer verhinderd ivm het bezoek minister Hugo de Jonge. Het Rijksvastgoedbedrijf verzorgt het secretariaat. Deze keer met een nieuwe secretaris.

De commandant van de vliegbasis geeft informatie over de activiteiten op de basis over de afgelopen periode en de wat er op de planning staat en beantwoordt vragen, meestal over hinder door de vliegbewegingen. De commandant wordt bijgestaan door het hoofd verkeersleiding en het hoofd communicatie van de vliegbasis. Ook is het Buro Geluidhinder van de Centrale Staf Luchtmacht aanwezig.

Er is deze keer een nieuwe commandant. Commodore Johan van Deventer. De vorige commandant, kolonel _____ is mogelijk ook nog aanwezig. De commando overdracht heeft te maken met een reorganisatie binnen de luchtmacht. De vliegbasis Leeuwarden en vliegbasis Volkel, vormen nu samen met de militaire verkeersleiding Nieuw Milligen het nieuwe Air Combat Command (ACC). Alles onder aansturing van 1 commandant.

Hoofdmoot van de vergaderingen is meestal de bespreking van de vele klachten over hinder door de vliegbasis.

Hieronder een korte toelichting bij de meest relevante agendapunten.

Agendapunten

4.1 Vergaderstructuur COVM

Wethouder Theo Berends van Noardeast Fryslân heeft in de vorige vergadering gevraagd naar een beschouwing op de vergaderstructuur van de COVM. Er is heel veel aandacht voor de klachten. Daar wordt over gesproken, maar dat krijgt dan vervolgens geen vervolg. Hij zou dat graag efficiënter zien. Hij stelde voor naar de structuur van het overleg te kijken met de deelnemers.

Daarna is door NEF ambtelijk geïnventariseerd hoe dit uitgewerkt zou kunnen worden. Leeuwarden heeft aangegeven mee te willen denken. Een vervolg is er niet gekomen. Staat nu als bespreekpunt op de agenda en kennelijk komt Berends met een voorstel.

6. Klachtenrapportages

De rapportages worden per kwartaal aangeleverd en een jaaroverzicht over het hele jaar 2021. Het aantal klachten in 2021 is flink toegenomen tov 2020.

Waar voorheen hele lijsten met klachten en de afhandeling daarvan werden gerapporteerd, is nu de rapportagevorm aangepast en meer statistisch van aard. Daarmee ontstaat beter de mogelijkheid om trends te ontdekken en op vermindering van klachten te sturen.

Deze rapporten zijn nu de eerste keer in deze vorm.

8. Geluidbelasting over 2021

De werkelijke vliegbewegingen zijn binnen de toegestane geluidruimte (35 Ke contour) gebleven. Er is minder gevlogen dan in voorgaande jaren. Een aantal jaren geleden lag aan de kant van Leeuwarden, Westeinde en Componistenbuurt, de feitelijke contour meestal op de wettelijke contour.

In 2021 is er minder gevlogen, vermoedelijk ivm de transitie naar de F35, en toch is het aantal klachten fors toegenomen tov 2020.

10. Omgevingsvergunning milieu en Wet natuurbeschermingsvergunning

Voor de omgevingsvergunning milieu is het wachten op de ontwerpbesluitgeving. Leeuwarden heeft eerder nav de aanvraag als wettelijk adviseur een advies uitgebracht.

De natuurvergunning is verleend. Leeuwarden heeft nav de ontwerpbesluitgeving zienswijzen ingediend. Dat is omdat de gemeente niet belanghebbende is in de zin van de Wet natuurbescherming niet door gezet in een beroep bij de Raad van State. Milieudefensie, afd. Leeuwarden, heeft wel beroep aangetekend.

MEMO

Aan: Hein de Haan
Van:
Datum: 2 december 2021
Onderwerp: COVM vergadering 16-12-2021
Registratienummer:
Kopie:

Goedemiddag Hein,

Hierbij een annotatie op de stukken voor de COVM vergadering van 16 december a.s.
Voor zover nodig heb ik de agendapunten hieronder gekopieerd en van commentaar/toelichting voorzien met tekst in blauw.

Als vragen hebt of aanvullende informatie nodig hebt, hoor ik het graag.

Mvg
Betting

7. Klachtenbehandeling

7.1 Klachtenoverzicht Sectie Communicatie vliegbasis Leeuwarden.

- a. Overzichten betreffende de maand maart 2021 (nr. COVM_58_B2...);
 - b. Overzichten betreffende de maand april 2021 (nr. COVM_58_B3...);
 - c. Overzichten betreffende de maand mei 2021 (nr. COVM_58_B4...);
 - d. Overzichten betreffende de maand juni 2021 (nr. COVM_58_B5...);
 - e. Overzicht betreffende de maand juli 2021 (nr. COVM_58_B6...);
 - f. Overzicht betreffende de maand augustus 2021 (nr. COVM_58_B7...).
- Voorstel: Structurele en opvallende klachten bespreken.

Het zijn erg veel klachten. 1300 tot en met augustus 2021. Dat is bijna al de hele score van 2020 (toen 1326).

Dit zijn nog de gebruikelijke overzichten van de klachten. Defensie werkt aan een nieuwe vorm voor de

Blad 2

klachtenrapportage. Die is echter nog niet klaar, daarom nu nog de bekende overzichten.

8. Overgang Ke/Lden

Ingekomen brief vanuit Ministerie van Defensie (nr. COVM_58_B8...)

Voorstel: Toelichting op deze overgang door de heer

Het gaat hier om een toelichting op de overgang van de Ke/Lden. Rond de basis liggen contouren met Ke-waarden om de geluidhinder, op jaarbasis, te beperken voor omwonenden (de badkuip). De Ke is een oude Nederlandse rekeneenheid.

In Europa wordt gerekend met waarden in de eenheid Lden. Dat is een andere lawaaioseenheid, ook op jaarbasis, over de dag, avond en nachtperiode. Lden (day, evening, night)

De Ke contouren worden berekend mbv feitelijke vliegbewegingen en vooraf vastgestelde waarden per beweging. De Lden wordt berekend mbv gemeten geluidniveaus. Daar is het geluidmeetnetwerk rond de basis ook voor bedoeld.

Voor militaire luchthavens in Nederland moet de omrekening van Ke naar Lden nog plaatsvinden. Defensie wil daarmee beginnen. Om eea te formaliseren is aanpassing van het Besluit militaire luchthavens en van het Luchthavenbesluit vliegbasis Leeuwarden nodig.

Omdat de Ke en de Lden verschillende eenheden zijn, die op verschillende manieren worden berekend, en ook en ander relatie hebben tov het aantal ernstig gehinderden, kunnen er verschillen ontstaan tov de huidige Ke contouren. Defensie wil niet minder vliegruimte krijgen. De omgeving, gemeenten en omwonenden, willen niet meer vliegruimte geven. Defensie steekt in op een neutrale omzetting.

9. Evaluatie LHB Leeuwarden

Toelichting door de heer

Defensie wil het huidige luchthavenbesluit uit 2013 evalueren. Dat volgt uit een verplichting in de Wet milieubeheer dat een uitgevoerde MER na zoveel jaar geëvalueerd moet worden. Voor het LHB 2013 is destijds echter geen MER uitgevoerd. Het is niet helemaal duidelijk of de evaluatie als prelude op de wijziging van het LHB ivm de omrekening van Ke naar Lden, zie hierboven, wordt gedaan.

Planningstechnisch ook een beetje vreemd dat de toelichting van Defensie nu nog komt terwijl de provincie en Waadhoeke en Leeuwarden al zijn bevraagd op hun bevindingen mbt het LHB 2013. Bij die sessie hebben we ambtelijk flink de

nadruk gevestigd op de hinder van de F35 en het gebrek aan informatie mbt luchtmissies door de vliegtuigbewegingen. Het verslag van die sessie stuur ik bijgaand tkn.

10. Geluidmeetnet vliegbasis Leeuwarden

10.1 Werkzaamheden Stuurgroep

Toelichting stand van zaken

Voorstel: Toelichting door dhr. ,

10.2 Werkzaamheden Auditcommissie

Notitie Inbreng Auditcommissie (nr. COVM_58_B9...).

Voorstel: Toelichting door dhr.

vka

11. Rapportage geluidsbelasting eerste helft 2021

Defensie heeft rapportage geleverd over de geluidsbelasting in de periode jan-jun 2021 (nr. COVM_58_B10...)

Voorstel: Toelichting door dhr. . gelegenheid tot stellen van vragen

Vka. Is een rapportage over het 1^e half jaar. De nog te maken rapportage over het hele jaar 2021 is belangrijker. Daar pas kunnen we zien of de 35 Ke contour in 2021 wel of niet is overschreden.

12. Werkgroep luchtkwaliteit

De werkgroep heeft een memo opgesteld mbt luchtkwaliteit (nr. COVM_58_B11...)

Voorstel: Toelichting door dhr. gevolgd door bespreking.

Punt d van de vragen aan de COVM gaat om budget voor een onderzoek naar de luchtkwaliteit rond de basis en verdeling van die kosten, onder de gemeenten Leeuwarden en Waadhoeke, Provinsje Fryslân en Defensie.

De gedachte van een kostenverdeling is op zich niet verkeerd. Er zijn echter nog een paar gemeenten in de COVM vertegenwoordigd. Ook die kunnen bijdragen.

Ik heb in de werkgroep al benadrukt dat Leeuwarden hier geen budget voor heeft. Dat kan misschien wel komen, maar dat is een bestuurlijke keuze en zonder concrete bedragen en een voorgestelde verdeling kan er geen budgetafweging worden gemaakt en/of geld worden vrij gemaakt. Het kan geen blanco cheque worden.

Daarnaast moeten wij op verzoek van de raad zelf ook onderzoek uitvoeren naar de gezondheidseffecten voor omwonenden door de F35. Daar moet ook nog geld voor komen.

13. Omgevingsvergunning en Vergunning Wet Natuurbescherming Vliegbasis Leeuwarden

Voorstel: Toelichting betreffende stand van zaken van de lopende aanvragen door Kolonel Gelegenheid tot stellen van vragen

De procedure voor de omgevingsvergunning duurt erg lang. De ontwerpbeschikking omgevingsvergunning milieu moet nog worden afgegeven. Dan kunnen zienswijzen worden ingediend. Daarna volgt de beschikking. Het duurt dus nog een hele tijd voor dat de basis weer een actuele milieuvergunning heeft.

Wellicht even vragen naar de stand van zaken op ons advies als wettelijk adviseur, om de geheime delen van de aanvraag toch openbaar te maken.

Tegen de ontwerpbeschikking Wet natuurbescherming heeft Leeuwarden zienswijzen ingediend. Ook daarover verder nog niks gehoord. Daar kan de commandant niet zoveel aan doen, maar ook dat duurt erg lang. De vliegbasis werkt zolang zonder goede natuurvergunning.

14. Informatie over gebruik vliegbasis

Informatie Commandant Vliegbasis Leeuwarden over gebruik vliegbasis in de afgelopen en de komende periode
Voorstel: Uiteenzetting Kolonel I

Hier zal de commandant aangeven welk programma aan oefeningen, en dus vliegbewegingen, het komende jaar zullen worden gedaan.

Ook zal hij hier wel melden dat het NLR opdracht heeft gekregen om te onderzoeken of en hoe vliegprocedures en vliegroutes van, naar en rond de basis kunnen worden aangepast om de hinder van de F 35 zoveel mogelijk te beperken. Dat onderzoek gaat even duren.

MEMO

Aan: Hein de Haan

Van:

Datum: 9 november 2022

Onderwerp: Annotatie bij stukken COVM 21-11-2022

Registratienummer:

Kopie:

Hieronder een annotatie op de vergaderstukken van de aanstaande COVM vergadering op 21-11-2022. Hieronder staan alleen de agendapunten die van een annotatie zijn voorzien. De rest van de agendapunten is ter informatie. De annotatie staat in **blauw** onder het agendapunt.

5. Verslag vorige vergadering

Concept-verslag vergadering van 14 april 2021 toegezonden als nr. (COVM_60_Verslag COVM 59e vergadering_B10)

Voorstel: Verslag vaststellen en inhoudelijk aan de orde stellen. Aandachts- en actiepuntenlijst is geagendeerd als agendapunt 14.

Een paar vergaderingen wordt al voorgesteld om het functioneren van de COVM te evalueren. Noardeast Fryslan heeft die bal het eerste opgegooid. Dat heeft na een minimale ambtelijke verkenning door hen verder geen vervolg gekregen. De vorige keer heeft NEF dat nog een keer herhaald met steun van Tytjerksteradiel. De voorzitter zou een procedure in gang zetten. Is tot op heden niet gebeurd.

6. Klachtenbehandeling 6.1. COVM_60_Rapportage 2022-Q1 + EHLW_DEF_B4

6.2. COVM_60_Rapportage 2022-Q2 + EHLW_DEF_B5

Voorstel: Toelichting maandelijkse rapportages zullen niet meer gedeeld worden in het COVM, metingen zullen uitgevoerd worden middels kwartaalrapportages. Structurele en opvallende klachten bespreken. Gelegenheid tot het stellen van vragen aan dhr. Helmhout.

Het aantal meldingen in het 2^e kwartaal 2022 was lager (309) bij meer vliegbewegingen (2093) dan in het 1^e kwartaal (340) met (1513) vliegbewegingen.

Op zich is de kwartaalrapportage wel goed en duidelijk. Punt van aandacht is wel dat als de lange overzichten met klachten niet meer gedeeld zullen worden, hoe de COVM dan kennis kan nemen van structurele en opvallende klachten.

8. Geluidmeetnet vliegbasis Leeuwarden

8.2. Werkzaamheden Auditcommissie

Toelichting laatste stand van zaken *Voorstel: Toelichting door dhr. .*

In het verslag van de auditcommissie zit een overzicht van de door het geluidmeetnetwerk gemeten hoogste piekniveaus in de maanden maart t/m oktober. Dat zijn de hoogste geluidsniveaus waar mensen aan worden blootgesteld die buiten zijn als er wordt gestart of geland. De hoogste niveaus doen zich voor bij de starts. Het overzicht maakt onderscheid in > 120 dB(A) en > 115 dB(A), verdeeld over Jelsum en Marsum.

8.3. Werkgroep luchtkwaliteit

*Toelichting laatste stand van zaken
Voorstel: Toelichting door dhr.*

9. Gezondheid

9.1. Belevingsonderzoek geluid hinder slaapverstoring luchtvaart 2020 (Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen GGD)

Deze monitor heeft GGD Nederland in juni 2022 gepubliceerd. Het onderzoek is in opdracht van de ministeries van Defensie en IenW uitgevoerd. Het rapport geeft informatie over de mate van geluidhinder en slaapverstoring rond vliegvelden in Nederland. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen 2016 en 2020. Ook vliegbasis Leeuwarden wordt belicht. Voor zowel Leeuwarden als Waadhoeke is er geen vergelijking mogelijk tussen 2016 en 2020 ivm de gemeentelijke herindeling van 2018.

In Stiens en Britsum, ten oosten van de vliegbasis, ervaart 17% van de 18-64 jarigen en 28% van de 65-plussers ernstige geluidhinder. Gerekend over de hele gemeenten zijn de percentages een stuk lager. Mbt ernstige slaapverstoring is het percentage voor inwoners van Leeuwarden, 18 – 64 jaar, in 2020 1%.

9.2. Voortgangsbrief PAMV en onderzoeken vliegtuigengeluid 11/06

*Toelichting laatste stand van zaken
Voorstel: Toelichting door dhr.*

PAMV is de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiglawaai. Onderdeel van het programma is naast het meten van vliegtuiglawaai ook het onderzoeken van gezondheidseffecten. Dit punt overlapt waarschijnlijk met punt 9.1. Dat onderzoek is in het kader van het PAMV uitgevoerd.

11. Omgevingsvergunning en Vergunning Wet Natuurbescherming Vliegbasis Leeuwarden

*Voorstel: Toelichting betreffende stand van zaken van de lopende aanvragen
Gelegenheid tot stellen van vragen.*

Voorstel: Toelichting door mevr.

De vergunning voor de Wet natuurbescherming is verleend. Milieudefensie Leeuwarden en Groene Ster Duurzaam hebben beroep aangetekend. De gemeente heeft eerder wel zienswijzen ingediend. Daar is in het besluit niets mee gedaan. Leeuwarden heeft geen beroep aangetekend omdat een gemeente geen taak heeft bij de Wet natuurbescherming en daarmee geen belang heeft.

De procedure voor de omgevingsvergunning milieu loopt inmiddels erg lang. Leeuwarden heeft als wettelijk adviseur een advies nav de aanvraag uitgebracht. Het wachten is nu nog steeds op de ontwerpbeschikking. De procedure is gestart op 1-10-2020.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Vergunningverlening Afval, Industrie en
Bedrijven
Postbus 16191
2500 BD DEN HAAG

Onderwerp **advies op aanvraag revisievergunning vliegbasis Leeuwarden**
Uw kenmerk **2020/0976**
Ons kenmerk **11042552**
Dienst **Fysiek Domein**
Sector **Bouwen, Wonen en Milieu**
Contact **I 058**
WhatsApp
Bijlagen
Datum **24 november 2020**

Geachte heer/mevrouw,

Op 1 oktober 2020 is door het ministerie van Defensie een aanvraag revisie omgevingsvergunning Vliegbasis Leeuwarden bij u ingediend. Onder verwijzing naar artikel 2.26, lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, geven wij hieronder ons advies op de aanvraag.

Aanvraag

Leeuwarden heeft kennis genomen van de aanvraag. Het is goed dat er nu na een lange voorbereiding een aanvraag is ingediend. Helaas zijn delen van de aanvraag geheim. Het gaat daarbij om de geluidemissie, luchtmissies door vliegtuigen en stikstofemissie. De toelichting op de aanvraag, bijlage M05 is, hoewel wij de geheime rapporten niet kennen, ons ziens onvoldoende om de geheime delen van de aanvraag te ondervangen. De milieugevolgen van de activiteiten op de vliegbasis zijn daarmee niet goed inzichtelijk gemaakt.

Verder wijzen wij u er op dat de ingevulde gegevens bij bevoegd gezag niet juist zijn. De gemeente is in deze aanvraag geen bevoegd gezag. Ook de toevoeging 500 bij het adres is niet correct. Het gaat hier om de gehele inrichting. Keegsdijkje 7 is het enige geldige adres. De aanvrager is hier al vaker op geweest.

Gevolgen voor omwonenden en fysieke leefomgeving

Emissies van geluid en stoffen naar de lucht zijn voornamelijk de gevolgen die omwonenden direct buiten de inrichting waarnemen. Zij ervaren geluidhinder en geurhinder en maken zich zorgen over de gevolgen daarvan voor hun gezondheid en de kwaliteit van hun leefomgeving.

Wij krijgen daar vragen en klachten over. Ook in de Commissie voor Overleg en Voorlichting Milieu (COVM Leeuwarden) wordt dat met regelmaat door omwonenden gemeld.

Reden geheimhouding onduidelijk

Wij begrijpen de geheimhouding ook niet. Wij zien niet waarom informatie over verwachte emissie van geluid, geur en stoffen geheim moet zijn. De veiligheid van de basis en of het landsbelang kan de reden niet zijn.

Het geluid van activiteiten op de basis, voornamelijk de vliegbewegingen, wordt permanent gemeten door het geluidmeetnetwerk dat rond de basis is aangelegd. Dat is voor iedereen raadpleegbaar op <https://lwr.flighttracking.casper.aero/>. Vliegbewegingen, vliegtuigtypes en geproduceerde geluidsniveaus zijn daar waar te nemen. Dat is kennelijk geen probleem.

De milieugevolgen van de grondgebonden activiteiten zijn voor omwonenden van de basis van groot belang.

Toekomstige ontwikkelingen

De aanvrager vraagt een vergunning die voldoende ruimte biedt voor nieuwe ontwikkelingen zonder dat daarvoor specifieke vergunningen voor moeten worden aangevraagd.

De wisseling van F16 naar F35 op de basis staat beschreven. Wat wij niet kunnen herleiden is hoe de aangekondigde komst van de MQ-9 Reaper naar de vliegbasis in deze aanvraag is verwerkt. Niet duidelijk is wat de milieugevolgen daarvan zullen zijn.

Advies

Wij gaan er van uit dat de administratieve tekortkomingen in de aanvraag worden gecorrigeerd en in de vergunning goed zullen worden verwerkt.

Wij kunnen u op basis van de ons nu ter beschikking gestelde bijlagen niet goed adviseren. Wij verzoeken u daarom, danwel adviseren u dringend de aanvrager daar toe te bewegen, de geheime delen van de aanvraag alsnog openbaar te maken. Volledigheidshalve verwijzen wij hierbij naar artikel 3:7 Algemene wet bestuursrecht en artikel 10, lid 4 van de Wet openbaarheid van bestuur. Als die delen nog openbaar worden, zullen wij daar graag op adviseren.

Een inrichting moet beschikken over een adequate en actuele vergunning. De vliegbasis heeft grote impact op de omgeving. Een vergunning met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen vinden wij daarom niet wenselijk.

Wij adviseren wij u tot slot aan de vergunning de strengst mogelijke voorschriften ter bescherming van het milieu te verbinden.

Toezending advies

Deze brief is niet per post verstuurd, maar is digitaal toegezonden op AanvragenLBIS@ilent.nl.

Hoogachtend,

Blad 3

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

Aantekeningen werkgroep Luchtkwaliteit 8-3-22

Aanwezig: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].

Afwezig: [REDACTED]

1. Opening: [REDACTED] opent en deelt mee dat alle instanties de volgende memo en vragen hebben gekregen:

Vragen Werkgroep Luchtkwaliteit aan instanties op 8 maart 2022

Inleiding:

Op 8 maart zal een overleg plaatsvinden tussen de werkgroep Luchtkwaliteit vliegbasis Leeuwarden en een aantal instanties (GGD, FUMO, RUG, TNO, RIVM). Doel van dit overleg is om informatie te krijgen over de mogelijkheden om de luchtkwaliteit te kunnen bepalen en evt te monitoren (periodiek of langdurig) in het gebied rondom de vliegbasis Leeuwarden.

Vragen aan instanties:

1. Wat vindt er al plaats aan emissiemetingen die iets kunnen zeggen over de luchtkwaliteit van dit gebied? En wat is er bekend aan achtergrond gegevens m.b.t. Fryslân en het gebied rond de vliegbasis.
2. Is er al iets bekend over de luchtkwaliteit rondom vliegbasis Leeuwarden?
3. Welke stoffen zouden idealiter gemeten moeten worden? Welke stoffen hebben invloed (of kunnen invloed hebben) op de Volksgezondheid? Zijn schadelijke werkingen bekend van de verschillende stoffen? Zo ja, welke?
4. Welke stoffen zijn kenmerkend voor emissie van vliegtuigen, m.n. militaire vliegtuigen?
5. Welke stoffen zijn wel en welke zijn niet genormeerd? Heeft het meten van niet genormeerde stoffen wel zin?
6. TNO specifiek: Zijn er nog meer stoffen gemeten dan in uw rapport van 2016 staan? Geven de gemeten stoffen een goed beeld van de luchtkwaliteit op dat moment (tijdens open dagen)?
7. Heeft u een advies aan ons hoe de luchtkwaliteit rondom de vliegbasis op een efficiënte manier bepaald kan worden?

Achtergrond:

Omwonenden van de vliegbasis Leeuwarden maken zich zorgen over de uitstoot van (ultra) fijnstof en stikstof door het militair vliegverkeer (inclusief proefdraaien en taxiën) van de vliegbasis Leeuwarden. Een deel van de inwoners denkt dat de zwarte neerslag op bijvoorbeeld auto's en kozijnen het gevolg zijn van het militair vliegverkeer. Omwonenden klagen over kerosinegeur. Een ander deel maakt zich zorgen om de gezondheid.

Uit epidemiologische en toxicologische gegevens blijkt dat fijnstof bij inademing schadelijk is voor de gezondheid. Zo leidt het bij mensen met luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten tot verergering van hun symptomen en heeft het bij kinderen invloed op de ontwikkeling van de longen.

Deelnemers werkgroep:

[redacted] defensie, [redacted] namens FMF, [redacted] namens gem Leeuwarden, [redacted] vanuit COVM, [redacted] vanuit COVM, [redacted] omwonende en lid van werkgroep Kankerclusteronderzoek [redacted] van Waadhoeke [redacted] van de provincie.

Doelstelling werkgroep Luchtkwaliteit:

De werkgroep Luchtkwaliteit zal in opdracht van de COVM vliegbasis Leeuwarden de uitstoot van emissies door de vliegbasis Leeuwarden en de mogelijke gevolgen voor de Volksgezondheid in kaart proberen te (laten) brengen en aan de hand van de bevindingen (zo mogelijk resultaten/versus normen) een voorstel doen aan de COVM voor vervolgonderzoek.

2. Voorstelrondje:

[redacted]: TNO lid adviesraad en vz noordelijkbuitenlucht wat meten we en wat koppelen

[redacted] TNO luchtkwaliteit onderzoeken fijnstof Schiphol,

[redacted] Fumo: Omgevingsdienst deelnemers provincie, gemeenten en waterschap emissies en geur

3. TNO: vertelt en geeft antwoord op vragen:

- Zorg over geur en gezondheid?
Achtergrondconcentraties van belang, meetstations RIVM 2 stuks Balk en Kollumerzwaag, geven goed beeld
- Luchtkwaliteitsnormen verschillend jaargemiddelden, uurgemiddelden, daaraan toetsen, bij12 wet milieubeheer,
- Voor gezondheid andere normen, van WHO, en adviesraden, ultra fijnstof denk ik aan diameter, kleiner dan 0,1 diep in nen komen, vluchtige organische stoffen zeer zorgwekkend, PAKs benzeen strenge normen voor, achtergrond vrij laag, een van schoonste provincies, bron vliegtuigen,

[redacted]
[redacted]
Andere oi is meten representatief of worst case, eten duur, elektrische neuzen goedkoper.

[redacted]: Hoe worden normen bewaakt?

Antwoord: In pijp meten, dat naar laboratorium, kan je in model stoppen,

4. [redacted] RUG:

RUG fijnstofmeetproject: nieuwsgierige burgers meten, geluid of lucht, meetnet uitrollen, 800 kastjes pm 10 en pm 2,5 in noordelijke provincies, www.onzenuitlucht.nl, lucht, dashboard, noord ned schoon is fout, nieuwe who normen, dan helpt niet in orde.

In 2020 800 actieve meetkasten sds 011 2,5 en 10 fijnstof minder gevoelig, rivm correctie op toegepast, geen voorkennis op gebied van fijnstof, voorgevoel zal wel schoon zijn, verdorie toch niet goed, meer in noorden dan wat je denkt, o.a. import vanuit Duitsland en houtstook. Je kunt soort rapport opmaken, best ingewikkeld, wekgemiddelden, helpt van noord Ned niet in orde, niet vliegbasis, grootste bron naburige houtstook. Waarom doe je mee? 10% deed mee, astmapat , 15%

kastje houtkachel is schoon en andere houtkachel burens smerig, burgers zoeken houvast, niet zo eenvoudig, niet zo duur.

█: █ moet defensie dan geen normen hebben om het te regelen in Natuurvergunning? Lijkt me toetst doen.

█: jaar lang gemeten, ver beneden normen,

5. GGD: presentatie (zie pp in bijlage):

█: vanuit perspectief gezondheid

PM10 vliegverkeer vrij laag,

WHO nieuwe advieswaarden grote groepen mensen gevolgd, Canada en Amerika, luchtkwaliteit beter te meten, zijn strenger geworden,

█: wat zijn de wettelijke normering in Nederland? WHO is niet specifiek in onze regelgeving vastgelegd.

█: wettelijk jaargemiddelde waarden word je op afgerekend.

Ultrafijnstof nog geen normen, geen gezondheid-advieswaarden, mogelijk hart en vaatziekten, luchtwegklachten.

█: microplastics longen jonge kinderen,

Friesland voldoet aan alle normen, PM 10 PM2,5 voldoet niet.

Lokaal slecht vanwege specifieke bronnen,

█ Hoe kan je de bronnen van elkaar onderscheiden?

█: Achtergrondconcentratie, bijdrage vliegveld inschatten op basis van metingen, of met kerngetallen werken met volume vliegverkeer berekenen voor vliegverkeer. Niet zo dat als je aan grenswaarde komt je vergunning krijgt, moet zo laag mogelijk.

█: Onderscheid bronnen? TNO Marc verrekte moeilijk, enorme overlap,

Zwavelverbindingen zijn kenmerkend voor vliegverkeer, maar zit overlap. Wel minder bij wegverkeer. Kun je wel onderscheid maken, zegt █

█ je hebt dan wel emissiegegevens nodig van F-35,

█ en █ kun je wel berekenen hoeveel kerosine stoot hoeveel emissie uit.

█: gezondheid burgers, GGD: moet ook bij mens komen.

Dan grote studie nodig.

█: wereldwijd enorme vliegvelden, zijn er nergens onderzoeken geweest? In dichtbevolkte omgeving? Mexico stad meest vervuilend,

█: welke bron, is nu bepalend.

█: vliegbasis makkelijker, Triggerstoffen? █: kan wel zwavelverbinding, 0 situatie Lelystad,

█: strenge emissiestoffen, Benzeen PAKs, jaarlijkse grenswaarde overschrijding 50 dagen algemene norm,

█: Arboregeling in vredestijd,

█: geef ons de gegevens.

█: valt mij tegen dat Friesland niet schoon is. Wel als je het afzet tegen Europese waarden.

Waarom 2,5 en 10 PM. Pm 1 makkelijk, maar anders wordt het prijzig,

█: trends ontdekken maar voorzichtig, kracht is om aantal meetpunten om vliegbasis heen hangen, meteo gegevens en vlieggegevens, trend zien, beeld zien, welk deeltje,

█ luchtvochtigheid RIVM correctiemodel gebruiken we. RIVM 10 voor referentie,

Optie: 40 stuks rondom Leeuwarden.

6. █ RIVM:

Gezondheidsonderzoek bezig, ultra fijnstof, blootstelling omwonenden, kortdurende pieken 2 jaar geleden gepubliceerd en langdurig ultra fijnstof verschijnt voor de zomer, dan hele balans opgemaakt relatie gezondheidseffecten en blootstelling Schiphol, anders dan Leeuwarden, andere dynamiek, 10 tal locaties 6m nd gemeten om de berijping te kalibreren, rekenmodel altijd nodig, vor vliegtuigen niet zo makkelijk, voor ultra fijnstof zijn er geen normen, we gebruiken onze eigen metingen,

Ultra fijnstof zinvol mee te nemen, duidelijk bijdrage deel vliegtuig, beter dan fijnstof, ultra alleen geen toets mogelijk, wat kun je er dan mee? Wel indicatie, om te leren hoe hoog die concentratie lokale bestuurders willen die er wat mee? Niet baseren op wettelijke toetsing,

█: als je metingen op Schiphol gedaan hebt heb je toch vergelijk?

█: zijn situaties vergelijkbaar? Schiphol veel meer vliegactiviteiten, TNO ook wel toegepast met vergelijkingen. Geeft enig gevoel?

█: Militaire vliegtuigen geen emissiefactoren, rper? voor Schiphol kan afwijken van F35, interessante onderzoeksvraag, gaat verder dan impact omwonenden,

█: Schiphol zijn metingen verricht. Marita: concentratiemeting. Kun je aan de bron meten bij vliegtuigen.

█: kan in labsetting, is voor ultra fijnstof niet gedaan, je kan zo'n proef opzetten, is wel mogelijk.

█: Europees data base zou eerste poging kunnen doen, verspreidingsmodellering en dan kalibreren,

█: geen normen, hoe kun je dan gezondheidsgevolgen beoordelen?

█: vergeleken met gezondheidspunten, dan verschillen en verbanden.

Schiphol 1^e wereldwijd, dan andere locatie.

█: prijskaartje ultra fijnstof.

█: Sensoren drie stuks liggen tussen 5000 – 10000 Euro. Este? 25-40 mille.

Verschil bekijken dan heb je weer ander apparaat nodig 60-75 mille

Schiphol denken aan sensoren, nog niet gekalibreerd, validatieonderzoek, duurt nog, gaat niet heel hard.

█: studenten die gaan meten, is dat zinvol?

█ en █: Ja altijd

█ je kunt ook huren, metingen langere duur,

█: Meten tijdens Frisian Flag is mooi.

█: Geeft wel vertekend beeld; wordt dan veel gevlogen.

█: Je moet dat betrekken in de conclusies.

█: ultra hebben we niet, je kan best beginnen met sensoren, bv 3 stuks op verschillende plekken, bv maand meten, zuid westenwind,

0 meting,

Sensoren batterij, kan overal staan.

Ultra fijnstof kastjes: aantal beschikbaar voor deze doeleinden, zou evt kunnen,

Zwavel, benzeen kastjes?

█ gewone fijnstofkastjes snel te regelen eind van de maand.

█: TNO zoveel mogelijk meten.

█: Erg mooi zijn om daar iets langdurig te monitoren, TNO veel onderzoeken gedaan, arbo en buitenluchtverspreiding. Emissies,

Wie betaalt meetnetwerk AIRE? Hinderapp provincie Groningen, gemeente Eemdel en Hoogland, geur,

Achtergrondstations Balk en Kollumerwaard te ver weg van de vliegbasis.

Ons niet bekend,

UFP 10-30 en 30-50 nm voornamelijk van vliegtuigen civiel

Alkaantens (kerosine ruikt dan is dit verhoogd)

Roet ook verkeer

SO (zwavel in de kerosine)

PM10/PM2,5 (algemene luchtkwaliteit)

NOx algemene luchtkwaliteit zeker meten ook op gebied van gezondheid. Toen geen mogelijkheid om te meten. Enorme overlap met landbouw en verkeer. Passief meetsysteem, automatische stroming, dan kun je berekenen wat NOx is

Geen grote verschillen met militair en burgervliegtuig

Geen NOx en geen PM. Aantal vluchtige stoffen weinig verschil wordt case en normale dag.

Gezondheidsduiding alleen bij langdurig meten

Oliedeeltjes en kerosine op richten. UFP meenemen zeker Roet, TVOC, algemene luchtkwaliteit meters NOx, Pm10/PM2,5)

█: Dan heb je data en wat dan? Tbv de gezondheid?

█: andersom gooien, waar zit de pijn? Kun je het niet terugbrengen?

█: worst case meten tijdens Frisian Flag

█: Roet niet ook verkeer, maar eerst op andere richten?

Stukje kantoor met vaseline aan waslijn en dan na 2 weken erop kijken?

Epistudies zegt TNO dan pas kun je iets zeggen.

GGD: nog moeilijk

Actiepunten in onderstaande email:

Van: █

Verzonden: donderdag 10 maart 2022 09:15

Aan: █

CC: █

Onderwerp: Actiepunten overleg Luchtkwaliteit vliegbasis Leeuwarden 8-3-22

Beste deelnemers aan het overleg,

Hieronder de actiepunten van het overleg:

1. Emailadressen delen (hierbij gedaan)
 1. Presentaties deelnemers sturen.
 2. █ kijkt historie luchtmetingen na van WIC-oefening maandag 27-9-21 t/m vrijdag 1-10 en 4-10 t/m/ 8-10-22
 3. █ verstuurt emissiegegevens Noorwegen en Amerika
 4. █ en █ bekijken gegevens emissie Noorwegen en Amerika
- Korte termijn: Worst case scenario:
5. █ en █ bekijken beschikbaarheid meters (op batterij). En kostenplaatje.
 6. █ bekijkt beschikbaarheid studenten en meetapparatuur en maakt inzichtelijk wat met die apparatuur/tijdsbestek gemeten kan worden (PM 2,5 en PM 10 en ...?). En kostenplaatje.
 7. Betaling: gemeenten, provincie en defensie (toezegging defensie niet haalbaar voor uitvoering; gemeenten en provincie twijfelachtig).
 8. "Aanvalsplan" maken en dan prijsstelling laten maken door werkgroep, mede a.d.h.v. bevindingen van beloop actiepunten 5 en 6.
 9. Langere termijnactie werkgroep volgende vergadering
 10. Rapportages RIVM Schiphol volgen (█?)

N.B.: De Frisian Flag is al snel (28 maart t/m 8 april 22). Mocht e.e.a. niet/te moeilijk haalbaar zijn, dan is dat zo en doen we geen snel scenario. Het kan dan in latere fase bij reguliere oefenvluchten.

Ik ben op vakantie van 11 maart tot 20 maart. Daarna op volle sterkte aanwezig om e.e.a. verder te regelen.

In mijn vakantie is [REDACTED] gemeente Leeuwarden contactpersoon [REDACTED]

Ter info hierbij nog het TNO-onderzoek van 2016 rondom vliegbasis Leeuwarden.

Nogmaals dank voor jullie deelname

Lijkt me goed dat we sowieso breed contact houden omdat verzamelen data voor iedere partij interessant is.

Vriendelijke groeten

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Concept Verslag Werkgroep Luchtkwaliteit 30-8-2021:

Aanwezig: [redacted] defensie, [redacted] namens FMF, [redacted] namens gem Leeuwarden, [redacted] vanuit COCM, [redacted] vanuit COVM en [redacted] vanuit COVM. Afwezig: [redacted] omwonende en lid van werkgroep Kankerclusteronderzoek.

1. Opening en vaststelling agenda:

Voorstelrondje:

[redacted] lid van COVM,
[redacted] ambtenaar gemeente Leeuwarden [redacted]
[redacted]
[redacted], nu FMF; [redacted]
[redacted]
[redacted] Defensie,
[redacted] en lid van de COVM en van de
eerdere werkgroep Kankerclusteronderzoek GGD,
[redacted] lid COVM, [redacted]

2. Onderzoek Schiphol:

[redacted]: dat is vertraagd, meer details heb ik niet. Ultra fijnstof is kleiner dan 1, geen planning mij bekend, stass [redacted] nam destijds het initiatief om daarna landelijk beleid te maken; normeringen emissies aantal stoffen wel bekend, zie ook het TNO rapport meting 2016 tijdens open dag vliegbasis Leeuwarden. Commissie Remkes betreft alleen stikstof. In Eindhoven staan snuffelpalen, is ook rapport van een jaar meten, veel literatuur, in de buurt 1 of 2 meetnetplaatsen (Oudemirdum en Lauwersmeepolder) inzichtelijk via luchtmeetnet.nl, revisie nieuwe vergunning, Wzbo inschatting van geen vervuiling.

[redacted]: Hoe gedaan? Berekenen geen meetpunten.

RUG: Fijn en 10 micro en 2,5 meer niet. [redacted] Waarom is dat? [redacted]: meer inzicht op locatie krijgen als RUG sensoren beschikbaar stellen. WHO heeft 4 jaar geleden rapport gemaakt en RIVM heeft Nederlandse wijzer gemaakt.

[redacted] zal beide opsturen.

[redacted] stuurt info onderzoek luchtkwaliteit Schiphol op.

3. Doelstelling werkgroep Luchtkwaliteit:

[redacted] wijst op klachten over uitstoot kerosine. Daar moet ook aandacht voor zijn, omdat omwonenden hierover klagen. [redacted]: koolwaterstof is dat ook schadelijk?

Hoe groot wordt ons werkgebied? [redacted]: moeten we ook andere uitstoot bronnen meenemen? Zoals houtkachels?

[redacted]: zonnepanelen en verfwerk lijken in de regio rond de basis sneller vies te worden. [redacted]: overwegen dat te onderzoeken door monsters te nemen.

[redacted]: Vergelijken met gebied zonder straaljager op specifieke stof. Kerosine bv.

De concept doelstelling zoals bij de stukken zat wordt akkoord bevonden.

De werkgroep handelt in opdracht van de COVM. Daarom dit voorleggen in de volgende COVM.

4. Vraagstelling:

De concept vraagstellingen zoals bij de stukken zat wordt besproken.

[redacted] stelt voor om lijstje te maken van de verschillende stoffen die we onderzocht willen hebben. Hij vraagt zich af of Defensie dat kan leveren.

Vraag is wat kunnen we meten, wat daalt er neer?

█ pleit ervoor om de scope niet te breed te maken omdat je dan moeilijker tot antwoord kan komen.

█ kijkt wat hij inzichtelijk kan maken.

█ vraagt of kerosine voor civiel en militair gebruikt verschilt.

█: lijkt me goed dat na lezing van rapport Schiphol en evt andere info we vragen verzamelen en via defensie aan het NLR stellen. Verder nakijken TNO meting 2016.

█: een vraag moet ook zijn: Zou u net zoals rond Schiphol gebeurt ook onderzoek voor Leeuwarden kunnen opstarten?

█: En t.a.v. TNO rapport ook vragen waarom stoffen ontbreken en wat daar de reden van is.

█ noemt de optie om aan te sluiten bij het onderzoek van de RUG die in noord Nederland veel meetpunten heeft. In Marsum staat ook meetpunt onder vliegpas. █ stuurt info toe.

5. Plan van actie:

█ vindt dat de werkgroep gewicht moet krijgen. Waadhoeke en provincie moeten ook mee gaan doen. Het onderwerp is te belangrijk. Niet door bewoners laten trekken. █ zijn opdracht was om de werkgroep mee te formeren en op te starten. Inhuur van externe deskundigheid bv Fumo of GGD moet ook mogelijk zijn.

Iedereen eens met de genoemde uitbreiding. █ wil de samenstelling eerst goed geregeld zien en dan nog eens de doelstelling en vraagstelling bespreken zodat daarover consensus is. Tot die tijd wel vragen stellen, inlezen e.d.

Secretariaat zou bij █ moeten liggen █ zal hem benaderen.

Kosten: verdeelsleutel binnen COVM afspreken voor onderzoek, bv. tot 10.000 euro verdeelsleutel maken. Van belang om de kosten nu zo beperkt mogelijk te houden en bij defensie helder te krijgen hoe we aan budget kunnen komen.

█ zal provincie en gemeente Waadhoeke vragen om deel te gaan nemen.

6. Vervolg en volgende vergadering:

Volgende vergadering de huidige agendapunten weer bespreken. Volgende vergadering bij voorkeur aansluitend op nieuwe vergadering auditcommissie. Dan grootste kans dat █ ook kan aanschuiven. Betekent wel aanvang rond 18.00 uur.

Verslag werkgroep Luchtkwaliteit 22-05-2023

Aanwezig: [redacted] (ter vervanging van [redacted]; Defensie/vliegbasis), [redacted] (gemeente Leeuwarden), [redacted] (inwoner Leeuwarden), [redacted] (provincie), [redacted] (voorzitter), [redacted] (ondersteuning vanuit Fumo) en [redacted] ([redacted]; wrn secr.)

Agenda:

1. Opening, kennismaking en vaststelling agenda: [redacted] opent de vergadering. Bijzonder welkom voor [redacted] (vliegbasis) die voor het eerst er bij is. Aanwezigen worden voorgesteld.
2. Verslag vorige vergadering: Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld.
3. Voorstel vervolgmetingen (zie meetplan FUMO in bijlage), voorbespreken inzet [redacted] [redacted]: De wijzigingsvoorstellen van [redacted] zijn prima. [redacted]: Is er ook een aanbestedingsgrens? Is [redacted] ook gecertificeerd? Aan wie geven we de opdracht? [redacted]: Wordt TNO als voldoende onafhankelijk beschouwd [redacted]: TNO durft in recent rapport uitstoot burgerluchtvaart wel pittige conclusies te trekken.
4. Bespreken meetplan en vervolgtraject met [redacted] (telefonisch of via teams) vanaf ca. 16.00 uur: [redacted] stelt zich voor. Hij heeft veel vliegtuigprojecten gedaan, ook voor Mindef. [redacted] [redacted] Hij kan op basis van zijn expertise bv. onderzoeksplan reviewen, concept eindrapport beoordelen en neutraal onafhankelijk advies geven over de meetuitslagen. In samenwerking met TNO kan [redacted] ook deeltaken uitvoeren. [redacted]. Hij ligt zijn wijzigingsvoorstellen op het meetplan van het FUMO toe. [redacted] kan zich vinden in de wijzigingsvoorstellen. Wel vraagt hij waarom [redacted] aantal stoffen eruit gehaald had. [redacted]: stoffen die je niet verwacht kun je achterwege laten omdat aan elke stof weer prijskaartje zit. Sommige stoffen kun je ook in een run met andere stof meenemen. [redacted]: insteek is gezondheid. Als bij lage concentraties gezondheidseffecten kunnen optreden zou ik die wel meenemen. We moeten ook voorkomen dat omwonenden blijven zitten met vragen. We willen juist zorgen wegnemen. [redacted]: Stoffen die in 2016 gemeten zijn, zou ik nu ook weer meenemen. Je kan het dan vergelijken. We kunnen na krijgen van offerte altijd nog keuzes maken [redacted]: Het meetplan moet definitief gemaakt worden, dan zal TNO offerte uitbrengen, dan Defensie definitief akkoord geven en dan uitvoering voorbereiden. Best veel in krap tijdsbestek. Inzet van [redacted] kan versnelling geven. [redacted]: Inzet [redacted] kan zeker aanvulling zijn, zal mogelijk besparing geven op ureninzet FUMO. [redacted] stelt voor dat [redacted] met TNO en [redacted] verder afstemming zoekt en voor- en nadelen samenwerking TNO met [redacted] op rijtje zet. Dan over 2 weken weer vergadering waarin we besluiten kunnen nemen.
5. Plannen volgende vergadering: Maandag 5 juni 14.30 uur in provinciehuis.

Concept verslag werkgroep Luchtkwaliteit 25-10-'21

Aanwezig: [redacted] defensie [redacted] namens FMF, [redacted] namens gem Leeuwarden [redacted] vanuit COVM [redacted] vanuit COVM [redacted] omwonende en lid van werkgroep Kankerclusteronderzoek [redacted] van Waadhoeke en [redacted] van de provincie.

Afwezig: [redacted] vanuit COVM

1. Opening: [redacted] opent de vergadering. Voorstelronde wordt gehouden. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Verslag 1^e vergadering 30-8-'21: Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Actiepunten: [redacted] heeft nog een van zijn toegezegde stukken toegestuurd. Wordt door [redacted] doorgestuurd. De andere stukken van [redacted] zijn eerder aan de werkgroep doorgestuurd. [redacted]: inhoudelijk: zit ook nog in de Auditcie PGMN en Westerkwartier moet Valeriuskwartier zijn.

3. Samenstelling werkgroep: [redacted]: Fijn dat provincie en Waadhoeke nu ook meedoen. [redacted]: meldt dat hij als waarnemer nu aanwezig is in afwachting van definitieve afgevaardigde. Dat kan [redacted] zijn of iemand van het Fumo. Daar zit ook meer specialistische kennis. Deze week heeft hij nog gesprek met de Fumo. [redacted] houdt ons op de hoogte. [redacted] meldt dat hij de provincie vertegenwoordigt, maar niet over specifieke kennis beschikt t.a.v. dit dossier. [redacted]: constateert dat er binnen de werkgroep weinig specifieke kennis zit en dat dit dus van extern moet komen. In die zin kan de werkgroep wel regisseur zijn, maar niet de inhoudelijke trekker. Zou het niet handig zijn om een deskundige te vragen mee te draaien met de werkgroep? [redacted] dat hangt ook van de doelstelling af. [redacted]: deze is al geformuleerd in de vorige vergadering. [redacted]: Wel dat we die bij nieuwe leden weer opnieuw bespreekbaar maken.

4. Doelstelling werkgroep Luchtkwaliteit (zie bijlage):

[redacted]: Het gaat erom wat je wilt weten. Alleen uitstoot vliegbasis, of het complete plaatje, inclusief wegverkeer, industrie e.d. en dan uitsplitsen welk deel vliegbasis betreft. Je zou in feite eerst een jaar moeten meten, net zoals in Eindhoven gedaan is met snuffelpalen.

[redacted]: Hoe is het rondom Schiphol gedaan? Is daar ook andere uitstoot meegenomen?

[redacted]: Rond Schiphol is niet gemeten met betrekking tot ultra fijnstof, maar er wordt door het RIVM een verbeterd rekenmodel gebruikt. Zie ook de andere relevante info die ik eerder gemaild heb. Zie ook: www.rivm.nl/publicaties/metingen-en-berekeningen-van-ultrafijn-stof-van-vliegverkeer-rond-schiphol

[redacted]: zijn de uitstootgegevens van de vliegtuigen niet bekend bij Defensie? De F35 is de veranderende factor. [redacted]: nee er is weinig bekend.

[redacted]: hoe zit het dan met de vergunningsaanvraag?

[redacted]: wat brengt Defensie in de MER van de Peel in?

[redacted]: Die vraag heeft de gemeente ook gesteld, maar daar krijg je geen antwoord op, omdat het geclassificeerd is.

[redacted]: bij de Peel allen stikstof grondgebonden. Uitstootgegevens zijn er niet. Dan is meten een eerste stap die je moet doen.

[redacted]: In Amerika worden uitstootgegevens F35 en F16 wel bekend gemaakt in MER rapporten. Ook in Noorwegen wordt erover gepubliceerd.

[redacted]: Dan nog weet je niet wat de uitstoot is bij de dorpen. Ga je meten dan meet je wrs ook andere emissiebronnen. Mogelijk gemeenten vragen of totaalplaatje bekend is. [redacted]: Voor zover gegevens bekend zijn is, is de luchtkwaliteit in het noorden goed en binnen de norm.

█: de vraag ook formeel stellen aan defensie. We weten het niet, er wordt niks structureels gemeten. We moeten daarmee beginnen. Er is ook gemeten door TNO in 2016 tijdens open dag. █ op vraag van █: De sensoren van de RUG apparatuur meten alleen fijnstof van 10 en 2,5 microgram. Daar zijn wel normen voor. Die gelden overigens voor een jaargemiddeld niveau. Voor ultra fijnstof is geen norm; het gedraagt zich niet precies hetzelfde als fijnstof. █: je kan luchtmeters aan geluidsmeetnetten koppelen. Langdurig, bv jaar lang en op grotere schaal. In verlengde baan, circuits noord leeuwarden en lijst met vluchtgegevens ernaast leggen. Je zou grote instanties zoals TNO, RIVM, RUG, FUMO, GGD moeten bevragen hoe het moet. Dan plan van aanpak maken, dan wie betaalt het? En plan daarna concretiseren. Eerst data verzamelen. █: Nadeel van langdurig meten is dat het lang duurt voordat je iets terug kunt koppelen richting bewoners. Kunnen we niet inzetten op ook korte termijn meting. Dus in combi? █: dat ook aan specialistisch bureau vragen. █: Ook welke stoffen je wilt laten meten. █: wel met koppeling aan gezondheid. De concept doelstelling wordt goedgekeurd met als aanpassing: *(ultra) fijnstof en stikstof* vervangen door *emissies*.

5. Vraagstelling:

Voorstel in bijlage worden besproken.

Ad1: fijnstof vervangen door emissies

Ad2: per F35 of voor het totale aantal F35's?

Ad3: onveranderd

Ad4: onveranderd

Ad5: Deskundige instituten vragen om te komen met een plan voor metingen luchtkwaliteit, het laten verrichten van metingen en aan de hand van de uitkomsten een eventueel vervolg plannen door de COVM.

6. Plan van actie:

a. Vragen aan meetbureaus of ze dit jaar met ons in gesprek willen. Peter vraagt TNO en RIVM,

█ vraagt GGD, █ het Fumo en █ vraagt RUG. Beschikbare data: 24/11, 30/11, 1/12, 8/12, 14/12, 15/12 van 15.00 – 18.00 uur.

b. COVM memo over doelstelling en vraagstelling laten toekomen en advies om te laten meten na advies bureaus.

c. COVM vragen brief te versturen aan Gemeenten, Defensie en provincie over budgetverdeling

d. Na fiat COVM vragen versturen aan Defensie zoals genoemd in memo.

e. Secretariaat beleggen bij opvolger █.

f. Nadenken over vz. schap. Evt bij FMF? █ denkt er over na. █ zit nog een keer voor, daarna niet meer.

7. Vervolg

Na COVM overleg met deskundige bureaus op 24/11, 30/11, 1/12, 8/12, 14/12, 15/12 van 15.00 – 18.00 uur.

VERSLAG WERKGROEP LUCHTKWALITEIT 3-4-2023

Plaats: dorps huis Nij Franjum

Aanwezig: [redacted] (vliegbasis), [redacted] (Leeuwarden), [redacted] (COVM), [redacted] (FMF), [redacted] (Waadhoeke), [redacted] (vz) [redacted] (Fumo) en [redacted] (COVM/notulist).

1. Opening en vaststelling agenda

Bericht van verhindering ontvangen van [redacted] en [redacted] (provincie). Bijzonder welkom voor [redacted] die voor het eerst aanschuift. [redacted] stelt voor bij ap 5 ook aandacht te besteden aan het TNO rapport dat op 30 maart aan de TK is verzonden door minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat.

2. Voorstelrondje:

[redacted] aangesteld als de milieuoördinator van vliegbasis Leeuwarden [redacted]

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted] De anderen stellen zich voor.

3. Verslag vorige vergadering:

N.a.v.: [redacted] vraagt aandacht voor [redacted] zijn opmerking onder punt 3 dat het NLR de emissie berekent op basis van input. **We kunnen dit nog eens opvragen via Defensie.** Het verslag wordt vastgesteld.

4. Mededelingen:

Na afloop van deze vergadering heeft een deel van de werkgroepleden (als lid van de Auditcie PGMN) nog een ontmoeting met de staatssecretaris die in Marsum op werkbezoek is.

Bij de vergaderstukken is het evaluatierapport Luchthavenbesluit (LHB) van ADECS meegestuurd. Defensie zal nog reageren op de aanbevelingen. Een deel betreft ook uitstoot. Zondagmiddag is nog nagestuurd de brief van minister Harbers aan de TK.

5. Vervolgmetingen:

[redacted] licht zijn notitie toe. Normaal is om te toetsen aan Nederlandse normen die wettelijk zijn vastgelegd. Die zijn wel gericht op gezondheid, maar de, WHO normen zijn strenger doorgaans. Vorig jaar zijn met de RUG fijnstofmeters, PM 10 en PM2,5 deeltjes gemeten. Hier zijn wel normen voor. Bij ultrafijnstof is dat niet het geval. Het voorstel (overleg 8 maart 2022) was eerder om ultrafijnstof te meten. [redacted] stelt voor stikstofdioxide (NOx) ook mee te nemen. Deze norm is scherper gesteld. Ook vluchtige organische stoffen die vrijkomen bij verbranding van kerosine, bij hogere intensiteit te meten, blootstelling omwonenden, afstand tot dichtstbijzijnde woningen, bij start en landingen, fijnstof, ultra vluchtige organische stoffen en PAK's. Daar heb je advieswaarden voor van het WHO (die zijn niet bindend) op basis van maximaal toelaatbare risiconiveau (MTR), die vertaald kunnen worden in wetgeving. Meten bij worst case, referentie met normale vliegdag. [redacted] mist de inbreng en meedenken van GGD hierin. Ook voor benzeen geldt een max blootstellingnorm, alle stofjes daarop toetsen in kader van gezondheid.

█: Het kankerclusteronderzoek door de GGD in 2017, gehouden op verzoek van deze werkgroep is in 2017 stilgelegd. Bij evt nieuwe informatie kan het een vervolg gegeven worden, zo is destijds afgesproken.

█: Het recente rapport van TNO lijkt op basis van berekeningen te zijn, niet op basis van metingen. Het betreft meerdere burgervliegvelden.

█: GGD heeft aangeboden dat we een beroep op hen kunnen doen. Bv door ons advies ook aan hen ter toetsing voor te leggen.

█: Ook de Schipholstoffen uit recente TNO rapport meenemen.

█: Ja zitten in brede groep vluchtige organische stoffen. Opnieuw laten doen, is in het verleden ook gedaan door TNO.

█ vraagt waarom zwaveldioxide (SO₂) niet meten? █ geeft aan dat dat niet echt heel schadelijk is.

█ zitten er andere stoffen in bij F35? █: heb ik al eerder gevraagd, is volgens de luchtmacht gewone kerosine. Geen bijzondere stoffen die als tracer kunnen dienen; █ merkt op dat Fijnstof35 keer op jaarbasis overschreden mag worden; dan moet je het wel monitoren.

█: Met metingen weten we de bijdrage van extra vliegverkeer, we kunnen redelijke inschatting maken waaraan bewoners blootgesteld wordt.

█: is meten bij de woningen niet te ver weg? Fijnstof verspreidt zich snel. Bij de 1^e woning kan die emissie al te ver verdund zijn.

█: gaat om bewoners blootstelling. Zou mooi zijn als GGD normen mbt gezondheid kan duiden. Paar dagen doormeten voor achtergrond

█: GGD onze resultaten voorleggen.

█: kun je gegevens Schiphol niet loslaten op hier? Moet er wel gemeten worden?

█: Goede vraag aan TNO.

█: bij meten weet je meer

Unaniem voorkeur voor metingen door TNO. Dat voorkomt later hoop uitleg en discussie of het wel goed gebeurd is. Kan beter niet door vrijwilligers van RUG, maar door geaccrediteerd bureau.

█: Gewoon gaan meten en dan toetsen en uitspraak over doen.

Vergadering gaat akkoord met het voorstel.

█: Nog wel even veranderen: Operationele basis

█: De Frisian Flag staat gepland op: 28 en 29 sept invliegen, ma. 2 t/m vr. 13 oktober,

█: Notitie Schiphol (30 maart brief) is ook belangrijk als referentie.

6. Vervolgtraject:

█: Het moet wel via de COVM lopen. De volgende vergadering is 17 april. Het zou mooi zijn als we daar ons voorstel kunnen presenteren en fiat krijgen. Dan kan daarna offerte en budget aangevraagd worden. En halen we mogelijk de Frisian Flag.

█: Van belang is dat we de opdracht niet dichttimmeren. TNO kan als deskundige ook nog goede suggesties hebben.

█ past de notitie aan met input vanuit dit overleg en probeert dat z.s.m. klaar te hebben, zodat het meekan met stukken van de COVM.

█: Het zou mooi zijn dat dit onderzoek zo goed is dat vervolgonderzoek niet nodig is.

7. Communicatie met COVM:

█ schrijft het verslag voor de COVM en voegt de nieuwe notitie van █ toe. Link brieven minister Harbers en recent rapport TNO meesturen.

8. Volgende vergadering:

Volgende vergadering maandag 22 mei 15.30 uur. Plaats in provinciehuis wordt nog bekeken.

█ is dan verhinderd om aanwezig te zijn. Mogelijk kan hij hybride mee vergaderen.

9. Rondvraag en sluiting:

Geen opmerkingen meer.

█ sluit de vergadering.

