

**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
<b>Zienswijze 1482100432</b>			
a.	Indiener stelt dat het ministerie van Defensie niet inzichtelijk maakt wat de beweegredenen zijn om Vliegbasis Leeuwarden uit te breiden.	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.	nee
<b>Zienswijze 1482100437</b>			
a.	Het is niet juist dat de geluidsruimte wordt bepaald uit de referentiesituatie in het luchthavenbesluit en de omgevingsvergunning. De indiener 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.	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	nee
<b>Zienswijze 1482100441</b>			

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 het een activiteit betreft die kan leiden tot significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen 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, Groote 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.	Indiener geeft aan dat er ten onrechte het verschil in geluidsproductie en in NOx depositie tussen F-16 en F-35 niet nader wordt gespecificeerd.	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 geluidszone 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.	nee
d.	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.	Het gebruik van Kosteneenheden vloeit voort uit het Luchthavenbesluit Leeuwarden 2013. Deze geluidscontour bepaalt daarmee ook de referentiesituatie.	nee
e.	Indiener stelt dat de passende beoordeling en het ontwerpbesluit ondeugdelijk zijn omdat de cumulatieregel van artikel 2 en 6 derde lid EU-HR niet is gevolgd.	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.	nee
f.	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	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	nee

	uitspraken ECLI:NL:RVS:2018:1143 Recreatiepark Ossendrecht en ECLI:NL:RVS :2019:1399 Brouwerseiland.	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.	
g.	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).	Idealiter wordt de LAm <sub>ax</sub> 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 LAm <sub>ax</sub> voor vliegactiviteiten te produceren. De Lden waarde is dan een goed en bruikbaar alternatief om een effectbeoordeling op te baseren. Dit wordt dan ook standaard 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	nee

		Leeuwarden, 17 februari 2021). Aangetoond (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 gewenning 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 meermotorige 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 meermotorige turboprops die trillingen veroorzaken vallen onder de referentiesituatie waarbij de geluidscontour van maximaal 35 Ke de norm is.	nee
j.	Indiener stelt dat de Aerius Calculator niet geschikt is voor de effectbeoordeling van stikstofdepositie in/op het Natura 2000-gebied Groote Wielen.	Op grond van artikel 2.1 van de Regeling Natuurbescherming dient er voor de vaststelling of 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 significante 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 geluidsproductie 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>	
<b>Zienswijze 1482100002</b>			
a.	<p>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, benodigd 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>	nee

	met name fijnstof en stikstof- is het gebruiken van een vergunning van 1993 waarin niets over uitstoot staat als onderbouwing van de referentiesituatie onjuist.	ontbreken daarvan, een publiekrechtelijke toestemming die gold op de referentiedatum (dat is het moment waarop artikel 6 van de Habitatrichtlijn van toepassing werd voor het betrokken Natura 2000-gebied). In dit geval de vergunning van 1 juli 1993.	
b.	<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 vliegreuen 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 bestendigd. Uit het luchthavenbesluit volgt dat het vliegverkeer op jaarbasis niet meer geluid mag maken dan de 35Ke-contour. De 35-Ke-contour bepaalt hiermee hoeveel 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>	nee

c.	<p>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 .</p> <p>"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 depositieberekeningen. Zie bijvoorbeeld de Aeriusberekening voor Luchthaven Leeuwarden met kenmerk Rs293LA7j4cF.</p>	nee
d.	<p>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 Aerijs-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>	nee

e.	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?	Zie beantwoording zienswijze <b>1482100441</b> onder e.	nee
f.	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?	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.	nee