



> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
Cluster Natuurvergunningen
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Ministerie van Defensie

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

Dossierhouder

Tel: x
E-Mail: x

Datum
16 februari 2021

Onze referentie
BS2020019262

Uw referentie
DGNVLG-NV / 20276168
DGNVLG / 21003188

In afschrift aan

Bijlagen
Zie bijlagenlijst

Onderwerp: Aanvraag Wnb vergunning Vliehors Range

Geachte mevrouw xxx,

Op 30 september 2020 heb ik een vergunning ex artikel 2.7, tweede lid, van de Wet Natuurbescherming (Wnb) voor de militaire activiteiten van de Vliehors Range aangevraagd. Daartoe heb ik u, naast deze aanvraag, een groot aantal gegevens aangeleverd met als doel deze aanvraag door u te kunnen laten beoordelen.

Bij beantwoording datum, onze referentie en onderwerp vermelden.

In uw reactie d.d. 6 november 2020 met kenmerk DGNVLG-NV / 20276168 stelt u dat de aanvraag onvoldoende gegevens bevat om deze juist te kunnen beoordelen en een besluit te nemen.

Op mijn verzoek tot verlenging van de termijn voor het aanleveren van aanvullende informatie, biedt u mij in uw schrijven d.d. 5 januari 2021 met kenmerk DGNVLG / 21003188 tot 16 februari 2021 de tijd daarvoor.

In voorliggende brief zal ik uw vragen beantwoorden en -daar waar dat aan de orde is- verwijzen naar aangepaste cq. aangevulde rapportages van de onderbouwende onderzoeken.

Bestaande rechten

De door mij ingediende aanvragen om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming ("Wnb") voor de Vliehors Range hebben bij uw Ministerie tot diverse vragen geleid. Een van de vragen heeft betrekking op de gegevens die moeten worden verstrekt ter bepaling van het effect op de Europese

referentiedatum, in dit geval 10 juni 1994, in de daarna – wellicht gewijzigde – (referentie)situatie en van de beoogde, aangevraagde, situatie.

De door u gewenste informatie betreft de volgende:

- Vergelijking van de Europese referentiedatum van het luchtgebonden gebruik voor stikstof en geluid met de referentiesituatie voor het luchtgebonden gebruik voor stikstof en geluid.
- Vergelijking van de Europese referentiedatum van het grondgebonden gebruik voor stikstof en geluid met de referentiesituatie voor het grondgebonden gebruik stikstof en geluid.
- Vergelijking van de referentiesituatie van het luchtgebonden gebruik voor stikstof en geluid met het beoogde gebruik voor stikstof en geluid.
- Vergelijking van de referentiesituatie van het grondgebonden gebruik voor stikstof en geluid met het beoogde gebruik voor stikstof en geluid.

Hiernavolgend wordt deze informatie verstrekt, waarbij eerst het algemene beoordelingskader wordt geschetst en daarna voor de Vliehors Range wordt aangegeven wat de situatie op de Europese referentiedatum resp. de referentiesituatie is.

In de door u gestuurde brief wordt opgemerkt dat het standpunt van Defensie dat er mogelijk beroep kan worden gedaan op de vrijstelling van de vergunningplicht, niet wordt gevolgd omdat effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten. Daarmee geeft u aan dat niet op voorhand en op basis van objectieve gegevens vaststaat dat (i) het beoogde gebruik kan worden beschouwd als de voortzetting van hetzelfde project dat reeds was toegestaan op de Europese referentiedatum en nadien is gecontinueerd en dat (ii) het beoogde, aangevraagde, gebruik niet leidt tot grotere of andere effecten op Natura 2000-gebieden dan de effecten die in de referentiesituatie mochten worden veroorzaakt. Mede in het licht van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71, hierna ook aangeduid als de “Logtsebaan-uitspraak”) wordt hieronder eerst ingegaan op dit standpunt.

Consequenties Logtsebaan-uitspraak

In de Logtsebaan-uitspraak gaat de Afdeling bestuursrechtspraak (hierna ook: “ABRVS”) in op de vraag of er, als het mechanisme van ‘intern salderen’ wordt toegepast, op grond van de Wnb sprake is van een vergunningplichtig project. Achtergrond van deze vraag is de wijziging van de Wnb per 1 januari 2020, waardoor de vergunningplicht voor projecten die enige maar geen significante gevolgen kunnen hebben, is vervallen. In de uitspraak bevestigt de ABRVS haar eerdere jurisprudentie (ABRVS 31 maart 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL9656) dat significant negatieve effecten op voorhand, op grond van objectieve gegevens, kunnen worden uitgesloten indien een wijziging of uitbreiding van een project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie.

Uit r.ov. 17.7 van de Logtsebaan-uitspraak volgt dat dit ook geldt op het moment waarop geen sprake meer is van de voortzetting van één en hetzelfde project na de referentiedatum. Ook bij een wijziging of uitbreiding (of verandering) van het project dat reeds bestond op de referentiedatum kan, met andere woorden, aan de hand van een vergelijking tussen de effecten van het project in de referentiesituatie en de effecten van de wijziging of uitbreiding van dit activiteit, worden vastgesteld of er per saldo geen sprake is van een toename van effecten. Daarvoor hoeft blijkens de Logtsebaan-uitspraak niet het project in zijn geheel beoordeeld te worden, maar moet beoordeeld worden of de wijziging van het bestaande project significante gevolgen kan hebben. Is dat laatste niet het geval, dan kunnen significant negatieve effecten op voorhand worden uitgesloten en bestaat er geen vergunningplicht meer op grond van art. 2.7 lid 2 Wnb.

Het voorgaande betekent dat als, op basis van de door u gevraagde informatie over toegestane effecten op de Europese referentiedatum en vervolgens in de referentiesituatie, moet worden geconcludeerd dat in de beoogde situatie voor Vliehors geen toename van effecten optreedt, dan zou op basis van de Logtsebaan-uitspraak moeten worden geconcludeerd dat er geen Wnb-vergunningplicht bestaat.

Bepalen juiste referentiesituatie

In de documenten die tot op heden deel uitmaken van de aanvraag om Wnb-vergunning is gemotiveerd welke activiteiten waren toegestaan op de Europese referentiedatum, en welke beperkingen in deze activiteiten nadien, door een wijziging van de toestemming die gold op de Europese referentiedatum, aan Defensie zijn opgelegd. Verwezen zij in dit verband naar bijlage 3 bij de door Bureau Waardenburg opgestelde Effectenanalyse, zoals deel uitmakend van mijn Wnb-aanvraag van 30 september 2020. Op basis van die analyse is in de aanvraag om Wnb-vergunning geconcludeerd dat de activiteiten zoals die nu op Vliehors kunnen worden verricht, passen binnen de toestemming zoals deze gold op de Europese referentiedatum.

U vraagt nu om een analyse op het niveau van de effecten op Natura 2000-gebieden die op de Europese referentiedatum resp. in de referentiesituatie op basis van een geldende toestemming mochten optreden. Daarom zal hierna voor Vliehors aangegeven worden welke informatie voor deze analyse dient te worden gebruikt en welke uitgangspunten daarbij gelden. Daarbij wordt uitgegaan van de informatie over de voor deze locaties geldende toestemmingen (in de vorm van vergunningen en relevante wet- en regelgeving) die in Bijlage 3 van de door Bureau Waardenburg opgestelde Effectenanalyse zijn beschreven, aangevuld met naderhand verkregen informatie. Bij de analyse van de effecten van beide locaties geldt 10 juni 1994 als relevante Europese referentiedatum.

Voor een adequate beantwoording van de door u gestelde vragen en om zodoende inzicht te geven in de effecten van stikstofdepositie resp. geluid op Natura 2000-

gebieden op de verschillende ijkmomenten, moet de volgende informatie beschikbaar worden gesteld:

- a. Welke activiteiten konden plaatsvinden (op basis van een verleende toestemming) op de Europese referentiedatum, en tot welke effecten op het gebied van stikstofdepositie en geluid op Natura 2000-gebieden konden deze activiteiten leiden;
- b. In hoeverre voor deze toegestane activiteit zoals gedefinieerd onder a na de Europese referentiedatum beperkingen in de toestemming zijn opgetreden, en wat zijn de met deze wijzigingen corresponderende effecten op Natura 2000-gebieden in de vorm van stikstofdepositie en geluid.

Aan de hand van de hierboven genoemde verzamelde informatie kan vervolgens een vergelijking worden gemaakt met de effecten op Natura 2000-gebieden op de Europese referentiedatum, in de referentiesituatie en met, ten slotte, de effecten op Natura 2000-gebieden van de aangevraagde situatie. Als de effecten in de aangevraagde situatie niet groter, of anders, zijn dan in de referentiesituatie, zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

Effecten op Europese referentiedatum

De effecten op Natura 2000-gebieden die vanuit het gebruik van Vliehors op de Europese referentiedatum (10 juni 1994) konden en mochten worden veroorzaakt, worden in de basis bepaald door de Hinderwetvergunning die op 11 april 1960 aan Defensie is verleend. Deze vergunning omvat de volgende activiteiten:

- a. Het hebben van een schietterrein;
- b. Het hebben van twee bommendoelen;
- c. Het houden van schietoefeningen vanuit vliegtuigen, met mitrailleurs resp. met raketten op schietschijven;
- d. Het houden van oefeningen in het werpen van bommen uit vliegtuigen, waarbij in de periode van 1 maart – 15 september geen explosieve bommen mogen worden ingezet.

Voor deze activiteiten zal, in theorie, moeten worden vastgesteld welke effecten, in de vorm van geluid en stikstof, op Natura 2000-gebieden konden optreden op basis van deze Hinderwetvergunning. De Hinderwetvergunning kent, behalve de hiervoor genoemde randvoorwaarden, evenwel geen beperking in het aantal oefeningen en vliegbewegingen die hiermee samenhangen. Dat leidt dan ook tot de conclusie dat de toegestane effecten qua geluid en stikstof op de Europese referentiedatum bij gebruikmaking van de Hinderwetvergunning uit 1960 onbeperkt zijn – en dat het in zoverre dus niet relevant is om exact te bepalen hoeveel geluid en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden op de Europese referentiedatum kon worden veroorzaakt als gevolg van het luchtgebonden gebruik van Vliehors.

Effecten in de referentiesituatie

Luchtgebonden:

Na 10 juni 1994 is de ruimte die de Hinderwetvergunning uit 1960 voor de Vliehors gaf, in potentie, beïnvloed door de volgende besluiten:

- a. Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2), 21 december 2004;
- b. Regeling beperking geluidhinder boven schietrange de Vliehors, 28 november 2008 (Stcrt. 2008, nr. 242);
- c. De milieuvergunning d.d. 23 september 2009;
- d. Luchthavenregeling Vliehors d.d. 6 oktober 2010;
- e. Regeling beperking geluidhinder luchtvaart van 1 oktober 2014;
- f. Regeling minimum VFR-vlieghoogten van VFR-vluchten buiten de daglichtperiode voor militaire vliegtuigen en helikopters d.d. 12 december 2014;
- g. Wnb-vergunning (25 mei 2020, kenmerk DGNVLG/20145445), gewijzigd Wnb-vergunning (kenmerk DGNVLG/2-14544) d.d. 16 september 2020.

Genoemde documenten zijn voor de volledigheid als bijlage toegevoegd aan het 'bijlagenpakket'.

Hierna wordt ingegaan op de vraag in hoeverre met deze besluitvorming het toegestane gebruik (en bijbehorende effecten op Natura 2000-gebieden) op de Europese referentiedatum nadien is beperkt.

Het Structuurschema Militaire Terreinen 2 d.d. 21 december 2004 bevat de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor militaire terreinen en complexen. Doelstelling van het SMT-2 is het scheppen van de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor de gereed stelling en instandhouding van de krijgsmacht. De PKB schetst de behoefte aan huisvesting, opleiding en oefening van de krijgsmacht. In het SMT-2 wordt bevestigd dat de schietrange De Vliehors wordt gehandhaafd op dezelfde locatie. (pag. 7 van deel 4, SMT-2). SMT-2 leidt daarmee dus voor de Vliehors niet tot wijzigingen in de toegestane situatie.

De Regeling beperking geluidhinder boven schietrange de Vliehors (28 november 2008) heeft betrekking op het luchtgebonden gebruik dat met de inzet van de Vliehors samenvalt. Ten opzichte van de oprichtings- en milieuvergunning uit 1960 is het gebruik van de Vliehors met deze regeling flink ingeperkt. In deze regeling zijn de volgende beperkingen opgenomen:

- vluchten worden niet uitgevoerd in formaties van meer dan vier luchtvaartuigen; voor vaste vleugelvluchtvaartuigen (o.a. jachtvluchtvaartuigen en transportvluchtvaartuigen);

- het aanvliegen van schietrange de Vliehors en de nadering van het circuitpatroon worden zoveel mogelijk uitgevoerd vanuit het noorden dan wel vanuit het zuidoosten;
- het uitvliegen van schietrange de Vliehors en de klimprocedure uit het circuitpatroon worden standaard uitgevoerd in noordwestelijke richting;
- rondom de schietrange Vliehors maakt het vliegverkeer gebruik van een circuitpatroon aan de zuidoostelijke zijde dat ligt vanaf de schietrange tot boven de Afsluitdijk, alsmede van circuitpatronen ten noordwesten van de schietrange en aan de westelijke en zuidwestelijke zijde van de schietrange. Bij het vliegen van de circuitpatronen dient het noorden van het eiland Texel beneden de hoogte van 10.000 voet (3.000 m), tot 1 NM (1,8 km) buiten de Texelse kust door het vliegverkeer van de schietrange te worden gemedend;
- de vluchten worden uitgevoerd met een vliegsnelheid van ten hoogste 350 knopen. Indien de aard van de opdracht het vliegen met een hogere snelheid noodzakelijk maakt voor het betreffende type luchtvaartuig, mag er worden gevlogen met een hogere snelheid, met inachtneming van het bepaalde in de Regeling van de Staatssecretaris van Defensie van 31 augustus 1984 tot beperking geluidhinder militaire luchtvaart (Stcrt. 1984, 178);
- de geluidsbelasting vanwege het luchtverkeer op de vastgestelde referentiepunten nabij de woonkernen Cocksdoorp te Texel en Oost-Vlieland zal berekend in de L_{den} -maat niet hoger zijn dan 50 dB(A) L_{den} . De bijlage bij deze regeling geeft een topografische kaart met daarop aangegeven de ligging van de referentiepunten;
- de Minister van Defensie zal de geluidsbelasting vanwege het luchtverkeer op de referentiepunten jaarlijks laten berekenen. Het resultaat van deze berekeningen wordt ter beschikking gesteld aan de Militaire Luchtvaartautoriteit en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- de Minister van Defensie draagt er zorg voor dat het luchtverkeer zodanig geschiedt dat de geluidsbelasting vanwege het luchtverkeer de in het eerste lid bedoelde grenswaarden niet overschrijdt. Zodra de Minister van Defensie constateert dat de in het eerste lid bedoelde grenswaarden zijn overschreden, schrijft hij maatregelen voor die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de geluidsbelasting vanwege het luchtverkeer binnen de grenswaarden.

De milieuvergunning d.d. 23 september 2009 betreft hoofdzakelijk grondactiviteiten. Ook wordt het maximaal aantal schoten en detonaties uit luchtvaartuigen alsmede de als gevolg hiervan (op de immissiepunten) optredende maximale dagniveau geluidsbelasting in voorschriften vastgelegd. Tevens is een maximum opgesteld van de aard en omvang van de jaarlijks te gebruiken munitie.

Deze milieuvergunning legt geen beperkingen op aan het luchtgebonden gebruik horende bij de schietrange de Vliehors.

Luchthavenregeling Vliehors d.d. 6 oktober 2010 beschrijft het vaststellen van de militaire helikopterlandingsplaats op de Vliehors, waardoor er tot maximaal 60 maal per jaar geland mag worden op de Vliehors. Er worden geen beperkingen gesteld aan het aantal vluchten boven de minimale vlieghoogte uit de regeling minimum VFR-vlieghoogten (zie hieronder) en daarmee wordt de geluidszone niet verder beperkt. Deze luchthavenregeling leidt niet tot beperkingen van het luchtgebonden gebruik horende bij de schietrange de Vliehors.

De Regeling beperking geluidhinder luchtvaart van 1 oktober 2014 beschrijft het uitvoeren van vluchten met militaire luchtvaartuigen binnen de plaatselijke verkeersleidingsgebieden rond militaire luchthaven, legt een snelheidsbeperking van vluchten onder de 3000ft op en verbiedt vluchten boven de geluidssnelheid. Het aantal vluchten wordt door deze regeling niet beperkt ten opzichte van de Regeling beperking geluidhinder militaire luchtvaartuigen boven schietrange de Vliehors d.d. 28 november 2008. Deze regeling leidt niet tot beperkingen van het luchtgebonden gebruik horende bij de schietrange de Vliehors.

De Regeling minimum VFR-vlieghoogten en VFR-vluchten buiten de daglichtperiode voor militaire vliegtuigen en helikopters d.d. 12 december 2014 beschrijft de minimale vlieghoogtes voor militaire vliegtuigen en helikopters in Nederland onder verschillende omstandigheden (tijdstip, laagvliegen, locaties, weer). De toegestane minimale vlieghoogte in het controlegebied van de Vliehors wijzigt niet met deze regeling. In de regeling is opgenomen dat de beperking van 1500 ft (450 m) voor militaire vliegtuigen boven de Waddenzee niet geldt in het controlegebied van de Vliehors. De regeling zegt niets over het aantal vluchten. Deze regeling leidt niet tot beperkingen van het luchtgebonden gebruik horende bij de schietrange de Vliehors.

De Wnb-vergunning d.d. 25 mei 2020, en gewijzigd op 16 september 2020 is verkregen voor de verplaatsing van het zogenoemde Strafinf target (doelen die op de grond zijn geplaatst voor de uitvoering van schietoefeningen met boordwapens van gevechtsvliegtuigen) op Schietrange de Vliehors. Deze aanpassing is noodzakelijk in verband met de veiligheid van personeel in de toren. De Wnb-vergunning ziet toe op het uitvoeren van de eenmalige werkzaamheden (het verplaatsen van de schietdoelen), waarbij de mogelijke effecten tijdelijk en eenmalig zijn. Deze Wnb-vergunning leidt niet tot beperkingen voor het luchtgebonden gebruik op de Vliehors.

Grondgebonden:

Na 10 juni 1994 is de ruimte die de Hinderwetvergunning uit 1960 voor de Vliehors gaf, in potentie, beïnvloed door de volgende besluiten:

- a) Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2), 21 december 2004;
- b) De milieuvergunning d.d. 23 september 2009;
- c) Deelbeheerplan Natura 2000 Schietrange de Vliehors, en Cavalerie Schietkamp Vlieland, december 2010;
- d) Wnb-vergunning d.d. 25 mei 2020, en gewijzigd op 16 september 2020;
- e) Veranderingsvergunning Schietrange De Vliehors, 26 februari 2018;
- f) Wijzigingsvergunning Schietrange De Vliehors, 26 juli 2018;
- g) Milieuneutrale omgevingsvergunning d.d. 4 november 2020.

Het Structuurschema Militaire Terreinen 2 d.d. 21 december 2004 bevat de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor militaire terreinen en complexen. Doelstelling van het SMT-2 is het scheppen van de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor de gereedstelling en instandhouding van de krijgsmacht. De PKB schetst de behoefte aan huisvesting, opleiding en oefening van de krijgsmacht. In het SMT-2 wordt bevestigd dat de schietrange De Vliehors wordt gehandhaafd op dezelfde locatie. (pag. 7 van deel 4, SMT-2). SMT-2 leidt daarmee dus voor de Vliehors niet tot wijzigingen in de toegestane situatie.

De milieuvergunning d.d. 23 september 2009 betreft hoofdzakelijk grondactiviteiten. In deze vergunning is het maximaal aantal schoten en detonaties alsmede de als gevolg hiervan (op de immissiepunten) optredende maximale dagniveau geluidsbelasting in voorschriften vastgelegd. Tevens is een maximum opgesteld van de aard en omvang van de jaarlijks te gebruiken munitie. Met deze milieuvergunning is het grondgebonden gebruik van de Vliehors ingeperkt.

Deelbeheerplan Natura 2000 Schietrange de Vliehors, en Cavalerie Schietkamp Vlieland, december 2010. Het oefenen met oefenmunitie (niet scherpe munitie) en het ruimen daarvan en het rijden met voertuigen op het oefenterrein op de Vliehors vallen onder de reikwijdte van dit beheerplan. In dit deelbeheerplan zijn - ten aanzien van het in 2009 begrensde gebruik- de randvoorwaarden en eisen aan het gebied en ook aanbevelingen en maatregelen om de natuurwaarden zo maximaal mogelijk te beschermen beschreven. Met deze milieuvergunning is het grondgebonden gebruik van de Vliehors ingeperkt.

Beschikking Schietrange De Vliehors 2017/0151 (26 februari 2018) en beschikking Schietrange De Vliehors 2018/0337 (26 juli 2018). Met deze beschikkingen vindt een wijziging plaats van een aantal te gebruiken wapensystemen in combinatie met een verschuiving in de aantallen schoten en afgeworpen bommen per wapensysteem ten opzicht van hetgeen in 2009 vergund is, inclusief de wijziging

van de geluidvoorschriften. Dit is noodzakelijk geweest omdat een aantal in 2009 vergunde type systemen niet meer of veel minder in gebruik is en er nieuwe systemen zijn ter (gedeeltelijke) vervanging daarvan. Akoestisch onderzoek en onderzoek naar trillingen, onderlegger voor deze beschikkingen, toont aan dat de geluidbelasting in de beschikte situatie, ter hoogte van omliggende woningen, niet toeneemt ten opzichte van de vergunde activiteiten en geen extra trillingen voor de (woon)omgeving tot gevolg hebben. Conclusie: deze twee vergunningen leiden niet tot beperkingen van het grondgebonden gebruik

De Wnb-vergunning d.d. 25 mei 2020, en gewijzigd op 16 september 2020 is verkregen voor de verplaatsing van het zogenoemde Strafing target. De Wnb-vergunning ziet toe op het uitvoeren van de eenmalige werkzaamheden, waarbij de mogelijke effecten tijdelijk en eenmalig zijn. In oktober 2019 is een berekening uitgevoerd waaruit blijkt dat dit project een stikstofdepositie van 0,02 mol/ha/jr veroorzaakt op het habitatype H2120 Witte duinen. Op de locaties waar de depositie wordt veroorzaakt is echter nergens sprake van (naderende) overbelasting, waardoor een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelen is uit te sluiten. Conclusie: deze Wnb-vergunning leidt niet tot beperkingen van het grondgebonden gebruik .

De omgevingsvergunning d.d. 4 november 2020 is gericht op verandering van de inrichting op de grond, behorend bij het verplaatsen van de Strafing target op schietrange de Vliehors, aangevuld met een milieudeel gericht op de effecten van het omdraaien van het Strafing target op het schietgeluid, alsmede de samenstelling van de munitie. Dit laatste betreft een milieuneutrale wijziging van de hinderrelevante geluidbelasting door schietgeluid $B_{s,dan}$ [dB]. Het voor deze vergunning onderbouwde TNO rapport 'Actualisatie geluidbelasting Vliehors t.g.v. verplaatsing strafing targets en verandering aantallen schoten, DHW-AS-2020-100332367 (6 mei 2020)' bevestigt dat. Deze wijziging heeft geen invloed op het in de milieuvergunning toegestane gebruik. De werken betreffen concreet het wegnemen van specifieke doelen en plaatsen van nieuwe doelen van kunststof. Conclusie: deze beschikking stelt geen beperkende voorwaarden dan uit de milieuvergunning van 2009 en leidt niet tot beperkingen van het grondgebonden gebruik .

Concluderend

Het antwoord op uw vraag om -zowel voor stikstof als geluid- een vergelijking te maken van de Europese referentiedatum met de referentiesituatie voor zowel het grond- als luchtgebonden gebruik, respectievelijk een vergelijking van de referentiesituatie met het beoogde gebruik voor zowel het grond- als luchtgebonden gebruik, kan als volgt worden samengevat.

Het toegestane gebruik (zowel lucht als grond) op de Europese referentiedatum was voor stikstof en geluid niet aan beperkingen gebonden. Het toegestane gebruik is sindsdien beperkt. De referentiesituatie, zowel voor wat betreft de maximale geluidsbelasting als de maximale stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt voor het luchtgebonden gebruik van Schietrange de Vliehors bepaald door de Regeling beperking geluidhinder boven schietrange de Vliehors (2008). Voor grondgebonden gebruik wordt deze referentiesituatie bepaald door het Natura 2000-beheerplan, deelbeheerplan Natura 2000 Schietrange de Vliehors, en Cavalerie Schietkamp Vlieland(2010).

De effecten in de vorm van geluid en stikstofdepositie die in de referentiesituatie konden worden veroorzaakt op basis van de Regeling beperking geluidhinder boven schietrange de Vliehors en op de grond op basis van het beheerplan zijn vergeleken met de effecten op Natura 2000-gebieden die kunnen worden veroorzaakt in de beoogde / aangevraagde situatie. Deze vergelijking treft u aan in het NLR rapport (NLR-CR-2020-310-Hzv-1, februari 2021).

Voor de beoogde luchtgebonden situatie zijn om zowel de effecten van geluid en stikstofdepositie te kunnen beoordelen, bepaalde gebruiksscenario's gehanteerd, waarbij een verdeling is gehanteerd over vliegroutes, vliegprocedures en vliegtuigtypen. Deze gebruiksscenario's zijn een realistische benadering van het beoogde gebruik. Uit de bijgevoegde rapporten blijkt dat de effecten op de natuur door het beoogd gebruik minder zijn dan de effecten van het gebruik in de referentiesituatie.

In enig jaar kan door weersomstandigheden, instructies van de luchtverkeersleiding, oefenprogramma's of andere omstandigheden in de bedrijfsvoering het daadwerkelijke gebruik afwijken van de in de rapporten gehanteerde gebruiksscenario's voor het beoogd gebruik. In de praktijk treden er fluctuaties op in de bedrijfsvoering, die mogelijk leiden tot enige afwijkingen van de gehanteerde realistische benadering van het beoogde gebruik. Dit kan in enig jaar enige, maar geen wezenlijke, andere geluids- en/of stikstofeffecten tot gevolg hebben. Het luchtverkeer boven de Vliehors Range zal altijd plaatsvinden binnen de kaders zoals dat is toegestaan op basis van de Regeling beperking geluidhinder boven schietrange de Vliehors (2008). Deze regeling ziet zowel toe op het luchtverkeer van jachtvliegtuigen als bondgenootschappelijk medegebruik. Met deze vergunningaanvraag wordt daarom ook verzocht de toegestane gebruiksruimte in de referentiesituatie te hanteren als toegestane gebruiksruimte voor het beoogde gebruik. Hiermee blijven fluctuaties in de bedrijfsvoering mogelijk en wordt tegelijkertijd een toename van effecten op de natuur uitgesloten.

Vragen met betrekking tot 'Ecologische effectenanalyse militaire activiteiten, deel 6: Vliehors'

1. Op 1 januari 2020 is de Spoedwet aanpak stikstof in werking getreden, waardoor wijzigingen in de Wet natuurbescherming zijn doorgevoerd. U dient het rapport hierop aan te passen.

Dit is toegevoegd in hoofdstuk 1 van het rapport.

2. Paragraaf 1.3, pagina 9 en paragraaf 3.5, pagina 23: De geluidscontour die de effectzone duidt is uitgedrukt in $dB(A)_{L_{den}}$. Dit is een Europese maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai voor mensen over een hele dag uit te drukken. Geef aan waarom $dB(A)_{L_{den}}$ een toepasbare eenheid om verstoring van vogels in uit te drukken. Met name daar waar het gaat om piekbelasting door de oefeningen.

Idealiter wordt de L_{max} gehanteerd voor een effectbeoordeling. In praktische zin is het echter niet mogelijk om hier een goede berekening en beschrijving van te maken. De L_{den} waarde is dan een goed en bruikbaar alternatief om een effectbeoordeling op te baseren. Dit wordt 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 in het rapport Vliehors wordt dit goed beschreven. Zo zijn ook in het veld ook waarnemingen gedaan waarbij effecten van dergelijke piekbelastingen zijn geobserveerd (zie hoofdstuk 3).

3. Paragraaf 1.4, pagina 10: Voor het bepalen of de instandhoudingsdoelstellingen worden gehaald, wordt verwezen naar gegevens van Sovon die gebruik zou maken van gemiddelde aantallen over de laatste 5 jaar. Gaat het hier om www.sovon.nl/gebieden? En wordt hier niet bedoeld 'tot en met 2018'?

Dat is correct, de informatie staat op www.sovon.nl/gebieden. Ten aanzien van de IHD's is in de januari 2021 versie van het rapport een actualisatieslag gemaakt, omdat inmiddels nieuwe informatie bestaat tot en met 2019.

4. Paragraaf 2.1, pagina 14: Aangegeven wordt dat het gebruik van live weapons niet wordt beoordeeld, omdat het gebruik in aantal niet wijzigt ten opzichte van de Milieuvergunning van 23 september 2009. In het beheerplan Duinen

Vlieland van juni 2016 is opgenomen dat vliegen en inslag scherpe munitie en schieten niet onder het beheerplan vallen en aan de Wet natuurbescherming getoetst moeten worden. Daar deze conclusie is getrokken ná het moment waarop de Milieuvergunning is gaan gelden kan uw conclusie dat deze activiteit niet getoetst hoeft te worden niet gevolgd worden. U dient dan ook de activiteit inslag scherpe munitie en schieten alsnog te toetsen.

Het klopt dat genoemde activiteiten niet onder het Natura-Beheerplan vallen. Ten opzichte van de milieuvergunning van 23 september 2009 vindt geen toename plaats van het gebruik van scherpe munitie en live bommen. Het beoogd gebruik is conform deze vergunning en is eveneens niet hoger dan het wettelijk toegestane gebruik ten tijde van de referentiedatum. De rapportage is aangepast op dit punt en in de effectbeschrijving en -beoordeling is ook het gebruik van live-weapons meegenomen.

5. Paragraaf 2.2, pagina 16, tweede alinea: Geef aan wat in het Luchthavenbesluit beschreven staat en voeg dit besluit toe.

Er is geen luchthavenbesluit voor de Vliehors. Voor de helikopterlandingsplaats is wel een Luchthavenregeling van toepassing (zie bijlagenpakket). Deze is voor de Vliehors nauwelijks relevant omdat deze alleen op de helikopterlandingsplaats ziet. Het gebruik hiervan is zodanig incidenteel dat de effecten van deze HLP in het niet vallen bij het vrijwel dagelijkse gebruik van de Vliehors als oefengebied. In het betreffende deelrapport (Helikopter-landingsplaatsen) zal de bedoelde luchthavenregeling uitgebreid behandeld worden.

6. Paragraaf 3.2: Zijn dit landelijke vogelaanvaringen of is dit specifiek voor de Vliehors Range? Zijn hier ook de overige luchtvaarttuigen bij betrokken, daar alleen naar jachtvliegtuigen wordt verwezen?

Dit zijn landelijke aanvaringen, met alle typen vliegtuigen. Met jets doen zich de meeste aanvaringen voor. Incidenteel zullen ook andere luchtvaartuigen zijn betrokken. Effecten op IHD's treden zeker niet op, gezien het lage totale aantal.

7. Paragraaf 3.3: Welke verstoringafstand wordt voor het rapport aangehouden? Is het 2 km of 2400 meter? Of wordt het gerelateerd aan de soort? Ik raad aan de afstand te nemen die volgens de wetenschappelijke literatuur de minste verstoring oplevert voor alle relevante soorten, dus 2400 meter.

2.400 meter is een effectafstand die ooit is waargenomen bij grote en zware

vliegtuigen. We hebben het dan over een zeer kleine kans op een reactie van een vogel, dus niet noodzakelijk over een effect. Over het algemeen mag van een realistische worst case uitgegaan worden en is een effectafstand van 2.000 meter al ruim. Zie alle literatuur die in het rapport wordt genoemd. Voorts is deze effectafstand ook aangehouden in de Voortoets van Meervelt (2018). Daarbij sluiten we aan.

8. Paragraaf 3.5, figuren: Wat is het omrekenmodel van Ke-waarden naar $dB(A)L_{den}$?

Door de verschillen tussen beide rekenmodellen (Ke en L_{den}), kan een Ke-waarde niet eenduidig worden omgerekend naar een L_{den} -waarde.

De berekening van de geluidscontouren in L_{den} is gedaan aan de hand van de onderliggende vliegbewegingen en vliegtuigtypes. Voor alle situaties (referentiesituatie, gerealiseerde situatie en beoogde situatie) en voor alle betreffende locaties (ook de Vliehors Range) is zo berekend wat de geluidscontouren in L_{den} zijn. De onderliggende invoergegevens (zoals vliegtuigtypes, aantal vliegreun, vliegroutes, vlieghoogtes) die gebruikt zijn om de geluidscontouren in Ke uit te rekenen, zijn ook gebruikt om de geluidscontouren in L_{den} uit te rekenen. Alle typen vliegtuigen die gebruikmaken van de Vliehors zijn hierin verrekend, dus inclusief helikopters, jachtvliegtuigen, transportvliegtuigen. De verschillen in de geluidscontouren in L_{den} tussen de referentiesituatie, de gerealiseerde en de beoogde situatie zijn derhalve een goede weergave van de verandering in geluidsbelasting in L_{den} . Een en ander is in de effectanalyses toegelicht in paragrafen 1.3 en 3.5.)

9. In het rapport 'Verstorende effecten van groot vliegverkeer op broedvogels' van Lensink et al van 13 december 2011 wordt voor zangvogels een verstoringafstand van 43 $dB(A)L_{den}$ aangehouden. Waarom wordt die contour hier niet toegepast?

Zangvogels maken geen onderdeel uit van de IHD's.

10. Paragraaf 3.5, pagina 23: Van der Kolk 2019 stelt dat transportvliegtuigen op een afstand van 11 km reeds een verstorend effect teweeg kunnen brengen op vogels. Zit dit verdisconteerd in de 45 $dB(A)L_{den}$ -contour?

Ja. Indien een dergelijke verstoring optreedt, hetgeen echt alleen bij hoge uitzondering het geval zal zijn, zal het hoofdzakelijk optische verstoring betreffen en geen geluidsverstoring. Overigens betreft dit gebruik maximaal

10x per jaar en is dus zeer incidenteel

11. Paragraaf 3.5, pagina 24: Er wordt gesproken over een 55 dB(A) L_{den} contour, geef aan waarom deze van belang is.

Deze contour is vooral ter illustratie opgenomen om een beeld te schetsen, hoe het geluidsniveau afneemt met de afstand. Voorts kan uit deze contour tevens worden afgeleid dat, ondanks het hoge geluidsniveau, toch foeragerende watervogels en ook nesten van broedvogels binnen deze contour aanwezig zijn. Dat wil uiteraard niet zeggen dat geen effecten optreden, maar wel dat een bepaalde mate van tolerantie bestaat.

12. Paragraaf 3.5, pagina 24: Voor rustende zeehonden op platen wordt ook gewerkt met een 45 dB(A) L_{den} contour. Er wordt verwezen naar 2 bronnen waar dit op gebaseerd zou zijn, maar hierin is dit niet terug te vinden. Ook wordt op pagina 20 gesteld dat onderzoek naar verstoring op zeehonden door vliegverkeer er niet is. Geef aan op welke gegevens de drempelwaarde van 45dB(A) L_{den} voor zeehonden is gebaseerd.

De eerste referentie die genoemd is betreft Arcadis (Passende beoordeling structuurvisie Eemshaven-Delfzijl, 2016). Op bladzijde 21 van dit rapport, wordt de drempelwaarde van 45 dB(A) voor zeehonden wel degelijk besproken. Ook Buro Bakker (Passende beoordeling Dijkversterking Eemshaven-Delfzijl, 2017) gaat van deze drempelwaarde uit, deze referentie zal worden toegevoegd. Buro Bakker beargumenteert tevens dat de werkelijke drempelwaarde vermoedelijk bij hogere geluidsniveaus ligt. Tot slot de Passende beoordeling Havenbestemmingsplannen (voor het Havenbedrijf Rotterdam, opgesteld door Arcadis/ Royal Haskoning, 2013), gaat ook van deze drempelwaarde uit met de kanttekening dat hier het voorzichtigheidsbeginsel gehanteerd wordt.

13. Paragraaf 5.2.1: De figuren zijn gebaseerd op gegevens van 2015, in de tekst wordt ook 2017 genoemd. Gebruik de meest recente gegevens.

Er zijn verschillende bronnen gebruikt. Een figuur is gebaseerd op gegevens tot 2015. Andere bronnen lopen langer door maar zijn minder gedetailleerd. Daarom zijn beide bronnen gebruikt. Uit gegevens van de WUR is inmiddels gebleken dat de trend van de gewone zeehond tussen 2017 en 2020 afvlakt. De grijze zeehond daarentegen neemt ook tussen 2017 en 2020 sterk in aantal toe. Deze gegevens aan het rapport toegevoegd.

14. Paragraaf 5.3.1, pagina 38: Aangegeven wordt dat grote stern en velduil niet binnen de effectzone voorkomen. Op basis van welke literatuur- of andere bron kunnen deze soorten uitgesloten worden? Dat geldt ook voor de overige plekken waar soorten op deze manier worden uitgesloten.

Op basis van de Natura 2000 Beheerplannen en de Sovon Vogelatlas. Er is een bron/referentie toegevoegd aan het rapport.

15. Pagina 46 e.a.: Op diverse plaatsen in het rapport wordt aangegeven dat voor soorten de relatie met het effectgebied wordt geëvalueerd. Bij vele soorten niet-broedvogels ontbreekt deze echter in de tekst en wordt met name informatie gedeeld over het betreffende natura 2000 gebied als geheel. Geef zoveel mogelijk aan wat de aantallen in de effectzone zijn. Wanneer deze ontbreken in ieder geval aangegeven wat de functie en het belang van de effectzone is voor de soort.

Bij de eenden worden de aantallen wel genoemd. Bij de steltlopers is dit minder consequent doorgevoerd. De tekst in het rapport is hierop nagelopen en aangepast.

16. Paragraaf 5.3.2, pagina 43, kleine mantelmeeuw: Zijn er recentere gegevens dan 2016? Zo ja, gebruik deze.

Ja, er zijn gegevens t/m 2018. Die zijn ook gebruikt.

17. Paragraaf 5.4.1: De gegevens in de beide tabellen stoppen in 2015. Gebruik recentere gegevens. Dit geldt ook voor de overige hoofdstukken en de bijlagen 5, 6 en 7.

De gegevens lopen tot 2016. Dat was het laatste jaar dat ten tijde van het opstellen van deze rapportage gedetailleerde gegevens beschikbaar waren. Dit is voldoende recent voor een goede analyse. Met het opvragen van recentere gegevens en met name het analyseren van de aantallen in de telvakken die binnen de effectzone liggen is zeer veel tijd gemoeid. Recentere gegevens zullen de conclusies zeker niet veranderen.

18. Paragraaf 5.4.2, pagina 44: De redenering: "De soort houdt zich veelvuldig op in gebieden met een hoge geluidsbelasting (>50 d(B)A), zoals in en direct ten noorden van de Eemshaven (BugelHajema Adviseurs/Altenburg & Wymenga 2017). De soort lijkt daarmee vrij tolerant ten aanzien van geluid." wordt op meerdere plekken gebruikt om aan te geven dat de betreffende soort tolerant

is voor geluid. Het constante geluid van een bedrijventerrein is niet te vergelijken met het veel meer onvoorspelbare geluid van een in werking zijnde oefenrange en het soort geluid wat daar wordt gegenereerd. Leg uit waarom volgens u deze vergelijking wel op gaat.

Het bedrijventerrein van de Eemshaven is zeker geen locatie met constante monotone geluiden. Juist onvoorspelbare piekbelastingen zoals het heien van nieuwe bedrijfspanden als wel het lossen en laden van schepen en vrachtwagens, geratel van kettingen en dergelijke en de koppeling met optische verstoring door menselijke activiteiten, is zeker vergelijkbaar met geluid op de Vliehors. Dit wordt ook bevestigd door de aanwezigheid van broedvogels (noordse stern en visdief op beide locaties) en het voorkomen van niet broedvogels (aalscholver en diverse soorten meeuwen) in de Eemshaven.

19. Paragraaf 5.4, pagina 46: De gegevens en een analyse van de bontbekplevier ontbreken. Voeg deze toe.

Bontbekplevier is als 'niet-broedvogel' afgevalen in de Voortoets en zal in dat rijtje worden opgenomen. De soort hoeft dus niet te worden beoordeeld.

20. Pagina 48: Voor de toendrarietgans wordt gesteld dat de aantallen ten opzichte van de instandhoudingsdoelstelling zodanig laag zijn binnen het effectgebied, dat er geen effecten optreden. Voor deze soort zijn echter voor Natura 2000-gebied Waddenzee geen aantallen opgenomen. Is hier een vergelijking gemaakt met het landelijke doel?

Via Sovon-website is de informatie met betrekking tot de toendrarietgans gecheckt. Er worden inderdaad wel aantallen genoemd: ca. 22.000. Het rapport is hierop aangepast.

21. Paragraaf 5.4.2, pagina 51: Er wordt voor tureluur verwezen naar tabel 4.3 (trend). Waar staat deze tabel in het rapport?

Foutieve verwijzing naar tabel, dit moet tabel 5.3 zijn, het rapport is hierop aangepast.

22. Paragraaf 5.4.2, pagina 51, groenpootruiter: Wat is de ontwikkeling op de Vliehors?

Tot 2012 namen de aantallen van de groenpootruiter af, tussen 2012 en 2016 was er weer sprake van een lichte toename. Tekst is toegevoegd in het

rapport.

23. Paragraaf 5.4.3, pagina 53: Er wordt voor een analyse van energetische uitgaven verwezen naar Van der Kolk 2019. Hier is aangegeven dat voor sommige soorten de waarden bij extreme weersomstandigheden, hoogwater en militaire oefeningen, zodanig zijn dat kritieke omstandigheden kunnen ontstaan. Dit wordt vervolgens weggeschreven doordat dit ook het geval kan zijn bij natuurlijke omstandigheden. Van der Kolk adviseert echter om voor die soorten de antropogene verstoring zoveel mogelijk te reduceren en in bepaalde periodes geen militaire oefeningen uit te voeren. Zijn dit de in uw brief bij de aanvraag genoemde maatregelen om effecten te verminderen?

Wij onderschrijven het nut van het nemen van deze maatregelen. Echter deze zijn niet noodzakelijk als mitigerende maatregelen, omdat er geen sprake is van significant negatieve effecten.

24. Paragraaf 5.5.1, pagina 54: Hier is de bruinvis opgenomen, terwijl deze niet is genoemd onder 5.2.1. en ook ontbreekt in bijlage 4. Voeg deze toe.

De Bruinvis maakt onderdeel uit van een nieuwe concept-aanwijzing, deze is toegevoegd in bijlage 4 en in de tekst van het rapport.

25. Paragraaf 6.2.1, pagina 56: Er wordt gesteld dat voor zeehonden geen tellingen in de effectzone bekend zijn. Ook wordt gesteld in paragraaf 6.2.2. dat gezien de huidige verspreidingspatronen van zeezoogdieren niet te verwachten is dat met het beoogd gebruik meer effecten kunnen optreden. Waar is dit op gebaseerd als er voor zeehonden geen telgegevens zijn?

Er zijn geen ligplaatsen in de effectzone (Noordzeekust), de aantallen zijn op basis van NDFF geschat. Daarmee is zeker gesteld dat het om zeer lage aantallen gaat en dan ook nog alleen om zwemmende en foeragerende dieren. Effecten op het behalen van de IHD's zijn daarom uitgesloten. Een verwijzing naar het Natura-2000 beheerplan is opgenomen.

26. Paragraaf 6.2.2, laatste zin: Vervang 'Waddenzee' door 'Noordzeekustzone'.

Is aangepast in het rapport.

27. Paragraaf 6.4.1, pagina 58: de Krombekstrandloper wordt genoemd, deze was echter niet opgenomen in de voortoets en ontbreekt ook in tabel 4. Waarom wordt deze nu wel beoordeeld?

Krombekstrandloper hoeft niet nader te worden getoetst conform Voortoets Meervelt 2018. Dit is aangepast in het rapport.

28. Paragraaf 6.4.1, pagina 59: Er wordt gesproken over aantallen in de laatste jaren en verwezen naar tabel 6.1, terwijl deze tabel data geeft tot 2016. Gebruik recentere data.

De gegevens lopen tot 2016. Dat was het laatste jaar dat tijdens het opstellen van deze rapportage gedetailleerde gegevens beschikbaar waren. Dit is voldoende recent voor een goede analyse. Met het opvragen van recentere gegevens en met name het analyseren van de aantallen in de telvakken die binnen de effectzone liggen is zeer veel tijd gemoeid. Recentere gegevens zullen de conclusies zeker niet veranderen.

29. Paragraaf 6.4.2, inleiding: De soorten die voor Natura 2000-gebied Waddenzee beoordeeld zijn dienen ook hier beoordeeld te worden, want de beoordeling dient gerelateerd te zijn aan het betreffende Natura 2000-gebied en de daar geldende instandhoudingsdoelstellingen. Die verschillen per gebied en dienen dan ook apart te beoordeeld te worden.

Bedoeld is te zeggen dat de oorzaken van eventuele trends dezelfde zijn. We voegen deze soorten alsnog toe. Het rapport is op dat punt aangepast.

30. Paragraaf 7.2.2, pagina 65, Aalscholver en Eider: wat zijn de recente populatiegegevens van de soorten?

Recente populatiegegevens zijn toegevoegd in het rapport.

31. Paragraaf 8.1, laatste zin: Wat is het aantal beoogde sorties boven het IJsselmeer? In paragraaf 2.3 staat alleen wat het in totaal toe gaat nemen, niet per Natura 2000-gebied.

Het aantal sorties boven het IJsselmeer is niet precies bekend maar dit overschrijdt nooit het totale maximum voor de Vliehors (zie hoofdstuk 2) en bedraagt maximaal 1200 voor jachtvliegtuigen en maximaal 175 voor helikopters. Overigens is niet het aantal sorties determinant, maar de contouren. Eén en ander is tekstueel aangepast in het rapport.

32. Paragraaf 8.2.2: onderbouw dit net als in de vorige paragrafen met wat de instandhoudingsdoelstellingen zijn en wat de huidige situatie is in relatie tot

het behalen van die doelstellingen.

Het rapport is op dit punt aangevuld.

33. Bijlage 3: voeg de volgende stukken toe, daar die niet in openbare bronnen te vinden zijn:
- Hinderwetvergunning 19 februari 1958.
 - Milieu (bedoeld is Hinderwet) -vergunning 11 april 1960.
 - Milieuvergunning Vliehors Besluit van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 23 september 2009.

De Hinderwetvergunning d.d. 19 februari 1958 vergunning is integraal komen te vervallen met de Hinderwetvergunning van 11 april 1960, de overige stukken zijn als bijlagen toegevoegd.

34. Bijlage 4 Waddenzee: Hier ontbreekt een duiding van soorten die in de voortoets zijn afgevallen. Voeg dit toe.

De soorten waarvan het IHD wordt gehaald (niet-broedvogels) zijn afgevallen in de Voortoets. De tabel is op dit punt aangepast.

Vragen met betrekking tot 'Stikstofdepositie Vliehors Range'

De rapportage is niet navolgbaar. De informatie in het rapport moet op zichzelf staan, daar is nu geen sprake van. De informatie is te beperkt, het is onduidelijk op welke input de conclusies zijn gebaseerd. Ik verzoek u dan ook een leeswijzer toe te voegen waarin ingegaan wordt op minimaal alle hieronder gestelde vragen. Gebruik voor de beantwoording daar waar mogelijk openbare en algemeen beschikbare en geaccepteerde brongegevens.

Om de navolgbaarheid te vergroten is de tekst van het rapport op een groot aantal plaatsen herschreven waarbij de lezer stapsgewijs door de rapportage wordt meegenomen.

1. Bij het invoeren van de berekeningen in Aerius ontvang ik deze melding: *The road transportation source 'verkeer medewerkers en bezoekers' contains euro classes. Euro classes are not included, calculations can be done with own specifications.*
U dient de berekening overnieuw te doen, zonder euro classes.

De berekening is opnieuw uitgevoerd zonder euro classes.

2. Samenvatting, pagina 3:

- a. Voor de referentiesituatie is gebruik gemaakt van de maximale dag van de Regeling beperking geluidshinder militaire luchtvaartuigen boven schietrange de Vliehors. Wat is deze maximale dag?

De 'maximale dag' is een vliegverkeer scenario dat uitgaat van het aantal vliegbewegingen dat op jaarbasis maximaal wordt verwacht. De geluidbelasting in een zestal handhavingspunten is daarbij in L_{den} niet hoger is dan 50 dB(A).

- b. Waar wordt deze in uitgedrukt?

Dit vliegverkeer scenario bestaat uit aantallen vliegbewegingen voor de in het rapport genoemde vliegtuigtypen met bijbehorende routes en prestatieprofielen.

- c. Zijn de aantallen vliegbewegingen (sorties) per luchtvaartuigtype in de referentiesituatie in de berekening meegenomen en hoeveel zijn dit er dan?

De aantallen vliegbewegingen (sorties) van de referentiesituatie zijn in de berekening meegenomen, maar zijn niet openbaar.

- d. Zijn hierin ook de verschillende depositiewaarden van de verschillende luchtvaartuig types meegenomen en wat zijn deze waarden?

De verschillen in emissies van de verschillende luchtvaartuig types zijn meegenomen. Depositie wordt niet per luchtvaartuig type bepaald.

- e. Wat is de verdeling van de sorties van deze genoemde typen?

Verdere detaillering van de verdeling van de sorties in de beoogde situatie is niet mogelijk vanwege de vertrouwelijkheid van de gegevens.

- f. Is de emissie vergelijkbaar? Zo ja, waar is dit aangetoond?

Nee, de emissies van de verschillende types zijn niet vergelijkbaar.

3. Pagina 3, laatste zin: Op basis van de getallen in de voorgaande alinea lijkt het

erop dat de hoogste depositie wordt veroorzaakt door het vliegverkeer (063 vs. 0,56). Leg dit uit.

Dit is niet correct. De tekst in het rapport is op dit punt verduidelijkt. De grootste depositie wordt veroorzaakt door de grondbronnen.

4. Pagina 3, noot: Is een sortie de hele vlucht inclusief start en landing en warmdraaien? Zo ja, waar wordt die depositie berekend?

Een sortie betreft een vlucht van een militair vliegtuig. Start, landing en warmdraaien zijn niet relevant voor dit depositie onderzoek omdat de vliegtuigen geen grondcontact maken op de Vliehors en de luchthavens van vertrek dan wel aankomst buiten het rekengebied liggen.

5. Hoofdstuk 2: Luchtvaartbronnen

- a. Er is gerekend met een NLR model. Wat is dit voor model, wat is de input geweest, wat doet het model met deze input en wat vertelt de output? Is dit model wetenschappelijk geverifieerd?

Het NLR model berekent de emissies van het vliegverkeer. Invoer, modellering en uitvoer worden beschreven in Appendix B van de laatste versie van het rapport. Het NLR model bestaat nu zo'n 15 jaar en is destijds mede opgezet met het oog op het aanleveren van vliegverkeer emissies voor het in Nederland veel gebruikte luchtkwaliteitsmodel STACKS. Uitvoer van het NLR model is ook geschikt voor het stikstofdepositie tool Aerius. Het NLR model wordt sinds 2007 in o.a. milieueffectrapportages voor Nederlandse luchthavens gebruikt. De commissie m.e.r. adviseert over de inhoud van deze rapportages. Het NLR model volgt algemeen erkende richtlijnen en bevat methodieken die wetenschappelijk zijn gevalideerd. In die gevallen waarin deze richtlijnen en methodieken niet voorzien wordt een 'best practise' aanpak toegepast.

- b. Waarom is niet enkel gewerkt met Aerius scenario?

Er is ook gerekend met het NLR model omdat de emissies voor het vliegverkeer niet met Aerius Scenario kunnen worden berekend.

- c. Waarom is een vlak van 80 bij 80 km gehanteerd? Waar is dit op gebaseerd? Geef dit vlak aan in een figuur.

Voor de Vliehors Range is een 80x80km rekengebied gehanteerd omdat daarbinnen het vliegverkeer van en naar de Vliehors Range wordt afgedekt.

Figuren 2 en 3 van het aangepaste rapport geven een overzicht van het rekengebied.

- d. In welk project wordt de depositie meegenomen die buiten dit vlak plaatsvindt, maar wel aan dit project toegerekend kan worden? Overlapt dit met het vlak ten aanzien van uw aanvraag voor een vergunning van de Vliehors Range?

Buiten dit vlak kan de depositie niet worden toegerekend aan dit project en er is derhalve ook geen ander project waarin deze wordt meegenomen.

Nee, het vlak van de Vliehors Range overlapt niet met het vlak van – naar ik aanneem wordt bedoeld – Leeuwarden.

- e. U gaat uit van 1000 meter hoogte. Dit is een omrekening van 3000 voet. In meters is dit echter 914. Pas dit aan voor een correcte berekening. Daar 3000 voet als grens algemeen aanvaard is verzoek ik u met die maat te meten.

De berekening is niet opnieuw uitgevoerd tot 914 meter. De 3000 ft is gerelateerd aan de ICAO motor certificatie cyclus voor grote burgerluchtvaart motoren die weinig van doen heeft met depositie. Het verschil in effect van een berekening tot 1000 m in plaats van 914 meter is overigens zeer beperkt, omdat er relatief weinig emissies worden uitgestoten tussen de 914 en 1000 meter en daarnaast deze uitstoot op relatief grote hoogte (boven de 914 meter) plaatsvindt.

- f. Met hoeveel vliegbewegingen per type luchtvaartuig is gerekend (inclusief bondgemeenschappelijk medegebruik)?

De aantallen vliegbewegingen per type luchtvaartuig zijn niet openbaar.

- g. Wat is de emissie per type?

De uitvoer van het NLR model bevat standaard de gesommeerde emissies van de verschillende typen. De gesommeerde emissies van de verschillende typen is als invoer gebruikt voor deze depositieberekening. De emissie per type is van ondergeschikt belang. Omdat er standaard

geen emissie deelberekeningen per type worden uitgevoerd is de totale emissie per type niet bekend. Eventueel kunnen dergelijke aanvullende deelberekeningen wel worden uitgevoerd maar dit is niet gedaan omdat de uitleg op basis van aantallen sorties — als aangegeven in de volgende subvraag - niet kan vanwege de vertrouwelijkheid van gegevens.

- h. Is er tussen de toestellen een groot verschil in emissie? Dan is de verhouding in het aantal sorties van de verschillende toestellen van belang. Leg dit uit.

De gevraagde uitleg kan niet worden gegeven omdat de aantallen sorties van de verschillende toestellen niet openbaar zijn.

- i. Geef schematisch aan wat de sorties zijn in de referentiesituatie en die in de beoogde situatie. Geef dit aan in aantallen en niet in totale vliegreuren.

De gevraagde uitleg kan niet worden gegeven omdat de aantallen sorties van de verschillende toestellen niet openbaar zijn.. Het aantal uren vlucht begrenst de hoeveelheid mogelijke vliegbewegingen en daarmee de maximale gevolgen die het luchtgebonden gebruik kan hebben. In de uitspraak van 18 juli 2018 (Uitspraak 201603773/1/R2) merkt de Raad van State op dat het onderscheid vlucht uren en vliegbewegingen geen aanleiding geeft om te oordelen dat uit gegaan moet worden van vliegbewegingen.

6. Hoofdstuk 2: Verwarming van gebouwen

- a. Voor de verwarming van de gebouwen wordt gewerkt met getallen uit 2015, zijn er geen recentere getallen?

Het verbruik varieert enigszins van jaar tot jaar afhankelijk van bijvoorbeeld de gemiddelde buiten temperatuur. Het gasverbruik levert een zeer geringe bijdrage aan de NOx emissie zodat met het verbruik uit 2015, de bijdrage voldoende nauwkeurig in beeld wordt gebracht.

- b. Is er een gasrekening waarmee een reëlere hoeveelheid te gebruiken is?

Het verbruik van 2015 betreft een reële hoeveelheid voor wat betreft de nauwkeurigheid van de bijdrage zoals aangegeven in voorgaande subvraag.

- c. Laatste zin: het gasverbruik moet 9,9 kg NO_x zijn, niet 10.4.

In de toegevoegde voetnoot op pag. 11 van het aangepaste rapport is aangegeven hoe gekomen is tot de 10,4 kg NO_x per m³ aardgas.

7. Hoofdstuk 2: Wegverkeer

- a. Figuur 2: Zijn dit rijroutes? Moet het woord gasverbruik dan niet diesilverbruik zijn?

Het bijschrift van de figuur is aangepast in het rapport, waarbij nader wordt aangegeven dat het gasverbruik voor de verwarming van gebouwen de blokjes betreft en de diesel van de heftruck de rondjes.

- b. Wat is de referentiesituatie voor het grondgebonden gebruik?

De referentiesituatie grondgebonden gebruik in het stikstofonderzoek is gebaseerd op het deelbeheerplan Natura 2000 Schietrange de Vliehors, en Cavalerie Schietkamp Vlieland, december 2010.

- c. Er wordt gesteld dat de emissies voor het grondgebonden gebruik voor de referentiesituatie en de beoogde situatie identiek zijn. Van wanneer is de referentie situatie en waarin is deze uitgedrukt (aantal en type voertuigen). Zijn de verkeersbewegingen in aantal of route niet veranderd? Zo is de locatie van de strafing targets verandert, heeft dit geen gevolgen voor de emissie?

Op 21 oktober 2019 is een berekening uitgevoerd met AERIUS Calculator (met het kenmerk S3Bxa2gYpUaF). Hieruit blijkt dat dit project een stikstofdepositie van 0,02 mol/ha/jr veroorzaakt op het habitatype H2120 Witte duinen.

- d. Wat wordt bedoeld met een werkdag?

Er is een onderscheid tussen werkdag (maandag tot en met vrijdag) en weekdag (maandag tot en met zondag). Een werkdag intensiteit van zeven voertuigen is gelijk aan een weekdag intensiteit van vijf voertuigen (beide 35 voertuigen per week). Zie ook de toegevoegde voetnoot op pag. 13 van het aangepaste rapport.

8. Paragraaf 2.2.

- a. U geeft aan dat het rekenmodel geen rekening kan houden met

specifieke kenmerken van vliegtuigbronnen. Door wie is dit vastgesteld, dan wel waaruit blijkt dit?

Een kenmerk van AERIUS is dat het vliegverkeer wordt gemodelleerd als stilstaande schoorstenen. Vliegtuigen zijn geen stilstaande schoorstenen. Ergo, AERIUS kan geen rekening houden met de specifieke kenmerken van vliegtuigen.

- b. U geeft aan dat als gevolg van deze kenmerken er bij vliegtuigen in de vluchtfase geen significante pluimstijging optreedt. Treedt dit bij een duikvlucht en met het weer optrekken, wat met het oefenen gebeurt, wel op? En met taxiën en warmdraaien?

In een duikvlucht en bij het weer optrekken zullen de gassen uit de motorinlaat initieel niet horizontaal uittreden. Dit heeft mogelijk een effect op de pluimstijging. Hier is nog geen model voor beschikbaar. Op de Vliehors Range wordt niet getaxied of warmgedraaid.

- c. U geeft aan dat het invoeren van de werkelijke warmte-inhoud van de uitlaatgassen in Aerijs leidt tot een onderschatting van de depositie. Waaruit blijkt dit? Welke literatuurbron is gebruikt?

Aan pagina 14 van het aangepaste rapport zijn in de voetnoot een aantal literatuurbronnen toegevoegd, welke aangeven dat er in werkelijkheid - ondanks de hoge warmte-inhoud van de uitlaatstraal - geen significante pluimstijging optreedt. AERIUS berekent bij gebruik van de werkelijke warmte-inhoud juist wel een significante pluimstijging. Deze pluimstijging betekent dat de emissies door AERIUS hoger in de atmosfeer worden verspreid en daarmee leiden tot lokaal lagere deposities dan in werkelijkheid het geval is

- d. Geef aan waarom het advies van de commissie MER en RIVM moet worden gevolgd. Ga hierbij ook in op andere luchtvaartuigen, zoals een helikopter die een andere aandrijving heeft dan een straalvliegtuig en vluchtpatronen. Geef tevens aan hoe met de andere aanbevelingen van dit advies wordt omgegaan bij de berekeningen.

Het advies is gevolgd om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de werkelijkheid. Het advies is een algemeen advies waarbij vliegtuigtypen op dezelfde manier worden behandeld. Om deze reden worden ook de andere luchtvaartuigen als helikopters op deze manier behandeld. Het

advies van de commissie MER t.a.v. platformbronnen is niet van toepassing.

9. Appendix A

- a. Zijn de emissies als gevolg van het warmdraaien meegenomen?

Nee, want er is geen sprake van warmdraaien van (vliegtuig)motoren op de Vliehors Range.

- b. Zijn de emissies van het taxiën elders opgeteld?

Dit is niet van toepassing, want op de Vliehors Range wordt niet getaxied.

- c. Waar staat de analyse ten aanzien van de deelsegmenten weergegeven?

Een analyse ten aanzien van de emissies op deelsegmenten is niet opgenomen in het rapport, omdat deze deelsegmenten alleen binnen het model worden gebruikt en geen onderdeel zijn van de uitvoer van het model.

- d. Is de ruimtelijk verdeling emissie NO_x voor alle sorties per deelsegment en zijn deze per deelsegment opgeteld? Hoe wordt dit in Aerius ingevoerd?

Ja, de emissies van elk deelsegment van alle gemodelleerde sorties zijn opgeteld en ruimtelijk toegekend aan de rekencellen van het rekengrid waarbinnen die emissies plaatsvinden. De emissies per cel worden vervolgens gebruikt als invoerparameters in AERIUS.

- e. Wat wordt bedoeld met 'prestatieprofiel' en 'aantal vliegtuigbewegingen'?

De prestatieprofielen beschrijven de stuwkracht, de hoogte en de snelheid van het vliegtuig als functie van de afgelegde weg. De aantallen vliegtuigbewegingen betreffen de aantallen malen dat aanvliegroutes, vertrekroutes en circuits worden gevlogen.

- f. "De vliegroutes waarvan gebruik is gemaakt bij de modellering van de vliegtuigemissies betreffen de nominalen van de gemodelleerde routes (referentie A.1)." Wat wordt bedoeld met nominalen? Is referentie A.1

de verdeling op basis van geluidsbelasting?

De nominale route is het gemiddelde grondpad van een vlucht, waarbij een grondpad de projectie van de vliegbaan van een vliegtuig op de grond is. In referentie A.1 is de verdeling toegepast die hoort bij de geluidsbelasting in referentie A1.

- g. Wordt bij de prestatieprofielen de selectie < 1000 meter/3000 voet toegepast?

Ja, in de zin dat alleen dat deel van het prestatieprofiel wordt meegenomen in de berekeningen dat onder de 1000 meter ligt en binnen het 80x80 km rekengebied.

- h. Voeg de gegevens ten aanzien van brandstofstroom en emissiekaracteristieken van de motoren toe.

De gegevens ten aanzien van brandstofstroom en emissiekaracteristieken van de motoren in de referentiesituatie zijn toegevoegd en in het rapport opgenomen.

- i. “Uit de start/landingsbaan, route en prestatieprofiel gegevens wordt de 4- dimensionale (ruimte-tijd) traject van het vliegtuig gegenereerd.” Hoe moet dit worden voorgesteld? Wat betekent dit voor de invoer in Aerius?

Zie Appendix B.2 in het aangepaste rapport voor een nadere toelichting. Het antwoord op de vraag wat dit betekent voor invoer in AERIUS is gegeven in voorgaande beantwoording van vragen, 9c en 9d.

- j. “De nauwkeurigheid van de berekende emissies is mede afhankelijk van de kwaliteit en kwantiteit van de beschikbare invoergegevens en berekeningsmethoden.” Door wie is deze modellering geverifieerd?

Gebruikte invoergegevens en modellering zijn geverifieerd door NLR. Zie ook voorgaand antwoord op vraag paragraaf 2.1.1 a.

- k. Wat wordt verstaan onder ‘standaard ICAO-LTO cyclus’?

Met standaard ICAO-LTO cyclus wordt de Reference emissions LTO cycle genoemd als opgenomen op pag. 3-A1-2 van de ICAO Airport Air Quality

Manual (doc 9889).

Ik heb alle gebruikte documenten meegestuurd. Van de Aerius berekeningen heb ik tevens een PDF meegezonden. U, als bevoegd gezag, bepaalt welke informatie openbaar wordt gemaakt bij de terinzagelegging van de ontwerpvergunning. Hierbij geldt dat Defensie aangeeft hoe omgegaan dient te worden met door haar aangeleverde geclassificeerde informatie.

Als Defensie bij de vergunningsaanvraag stelt dat delen van de geleverde informatie geclassificeerd zijn, dan wordt door u in de beschikking een motivering opgenomen en worden die delen niet ter inzage gelegd. Zo is vlieggerelateerd geluid voor wat betreft prestatieprofielen geclassificeerd.

Ik ga ervan uit dat uw vragen hiermee voldoende duidelijk heb beantwoord en ik zie uit naar uw beslissing op mijn vergunningsverzoek.

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE
Voor deze,
De Commandant Vliegbasis Leeuwarden,

Bijlagen behorend bij beantwoording aanvullingsverzoek Wnb-aanvraag Vliehors

Documenten:

Hinderwetvergunning, 11 april 1960;

Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2), 21 december 2004;

Regeling beperking geluidhinder boven schietrange de Vliehors, 28 november 2008;

Milieuvergunning, 23 september 2009;

Luchthavenregeling Vliehors, 6 oktober 2010;

Regeling beperking geluidhinder luchtvaart, 1 oktober 2014;

Regeling minimum VFR-vlieghoogten van VFR-vluchten buiten de daglichtperiode voor militaire vliegtuigen en helikopters, 12 december 2014;

Wnb-vergunning, 25 mei 2020, kenmerk DGNVLG/20145445, gewijzigd 16 september 2020, kenmerk DGNVLG/2-14544;

Deelbeheerplan Natura 2000 Schietrange de Vliehors, en Cavalerie Schietkamp Vlieland, december 2010;

Veranderingsvergunning Schietrange De Vliehors (04F06), zaak 2017/0151, 26 februari 2018;

Wijzigingsvergunning Schietrange De Vliehors (04F06), zaak 2018/0337, 26 juli 2018;

Milieuneutrale omgevingsvergunning, 4 november 2020;

Berekening uitgevoerd met AERIUS Calculator (met het kenmerk S3Bxa2gYpUaF), 21 oktober 2019;

Geactualiseerde rapporten:

NLR Rapport NLR-CR-2020-310-Hzv-1, februari 2021, inclusief 2 AERIUS berekeningen in gml-format en 2 AERIUS berekeningen in pdf-format;

Rapport Bureau Waardenburg 18-0247 Eindrapport deel 6 Vliehors, januari 2021.