



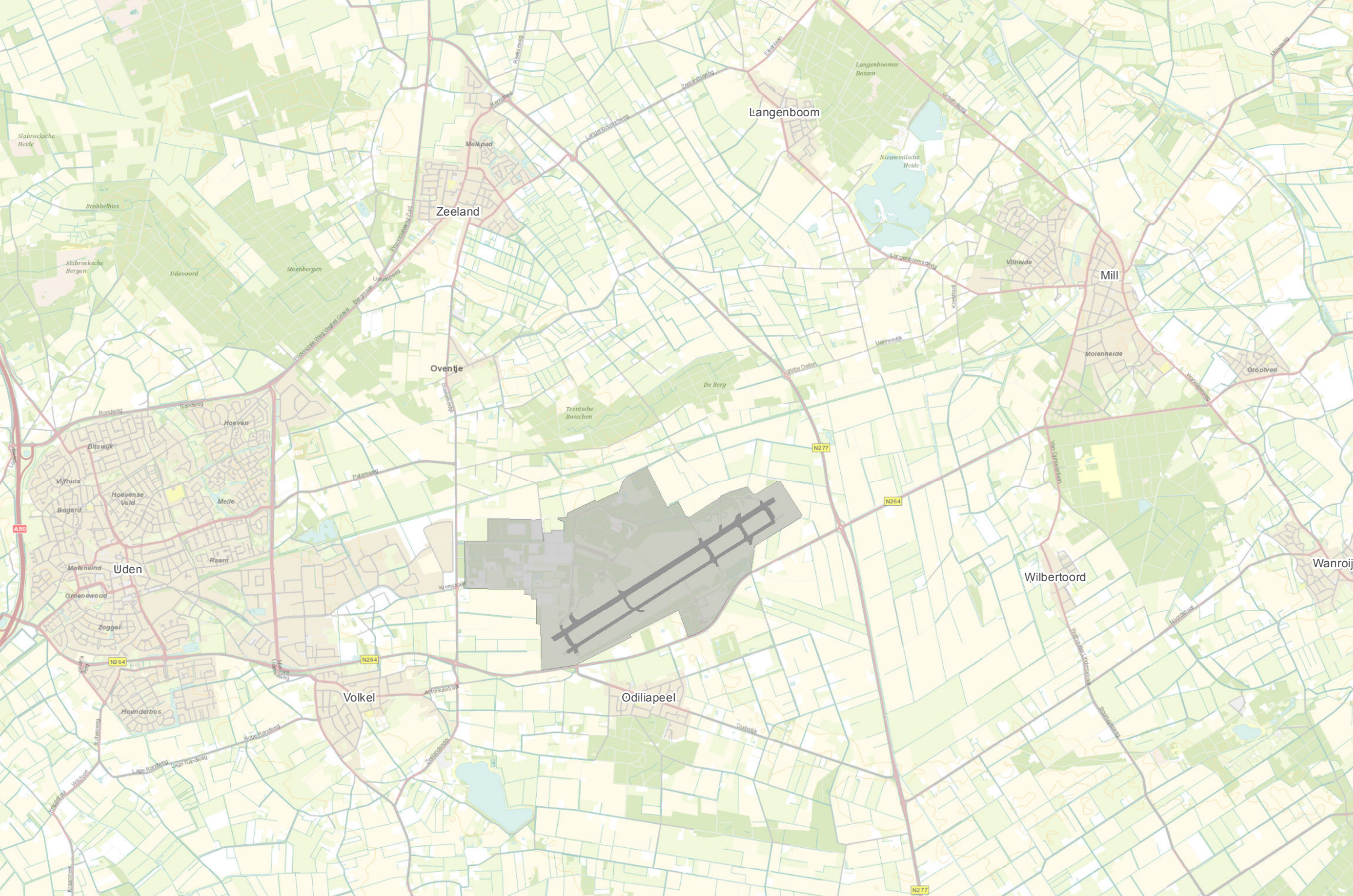
MER militaire luchthaven Volkel

Samenvatting

Maart 2013



Ministerie van Defensie



Figuur 1: Ligging Luchthaven Volkel

Samenvatting MER Volkel

Aanleiding

De minister van Defensie heeft in 2002 de m.e.r. procedure ingezet voor vaststelling van een geluidszone rond de militaire luchthaven Volkel. In de loop der jaren zijn diverse alternatieven onderzocht en beschreven in verband met veranderingen van de taakstelling van Volkel, maar dit heeft niet geleid tot besluitvorming. In de beleidsbrief van 8 april 2011 van de minister van Defensie zijn bezuinigingen aangekondigd die van invloed zijn op de belegging van Volkel. Dit leidt tot een nieuw te beschouwen alternatief waarbinnen enkele varianten worden onderscheiden. De eerder beschouwde alternatieven en varianten zijn niet meer realistisch omdat zij uitgaan van een belegging die niet meer past bij de taakstelling van Volkel. Het ministerie van Defensie heeft daarom besloten de m.e.r. procedure voort te zetten met een nieuw alternatief en een nieuw MER op te stellen op basis van de richtlijnen uit 2003.

De vaststelling van een geluidzone rond de luchthaven Volkel speelt al sinds de tachtiger jaren. De kern van het vraagstuk is enerzijds invulling geven aan de taakstelling van de vliegbasis en anderzijds overeenstemming bereiken met de omliggende gemeenten teneinde gewenste ruimtelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk te waarborgen.

Het nieuwe alternatief gaat uit van een belegging die resulteert in een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van het huidige aantal. In varianten zijn de effecten onderzocht van verschillende vertrekroutes in zuidwestelijke richting. De vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen en mogelijkheden voor de vertekroutes geven verschillen in geluidcontouren en daarmee verschillen in ruimtelijke mogelijkheden. Dit is de kern van dit MER.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De initiatiefnemer in deze m.e.r. procedure is de Commandant der Luchtmacht (C-LSK). Het bevoegd gezag wordt gevormd door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.



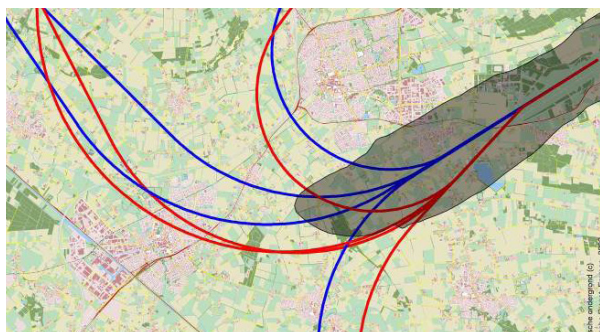
De voorgenomen activiteit

In 1985 is een indicatieve geluidszone voor de luchthaven Volkel vastgelegd. Het doel van het voornemen is het wijzigen van de bestaande aanwijzing van de luchthaven Volkel en het definitief vaststellen van de geluidzone op basis van de Wet luchtvaart rondom luchthaven Volkel.

In het luchthavenbesluit wordt het volgende vastgesteld:

- de geluidszone in Kosteneenheden van het gezamenlijke militaire luchtverkeer;
- een maximaal aantal vliegtuigbewegingen als grenswaarde voor de geluidbelasting voor het recreatief medegebruik;
- het luchthavengebied met onder meer de ligging van start- en landingsbaan (banen);
- het obstakelbeheergebied en het vogelbeheersgebied. Samen met de geluidszone vormen deze het zogenoemde beperkingengebied. Het beperkingengebied heeft een planologische doorwerking naar bestemmingsplannen.

De belegging van vliegbasis Volkel in de voorgenomen activiteit bestaat uit twee squadrons F-16 jachtvliegtuigen en returnveld voor de in de Verenigde Staten gestationeerde opleidingseenheid F-16. Voorts heeft de vliegbasis een aantal functies voor vliegtuigen van andere militaire vliegvelden en vindt er bondgenootschappelijk medegebruik plaats. Tevens vinden beperkt recreatief burgerluchtverkeer en vluchten met een algemeen maatschappelijk belang plaats. In het MER zijn varianten binnen de voorgenomen activiteit met elkaar vergeleken waarbij de jachtvliegtuigen gebruik maken van vertrekroutes van het verlengde van de startbaan (originele routes) of geheel of gedeeltelijk van de Niemeskantroutes (zie figuur 2).



Figuur 2: Schematische weergave originele vertrekroutes (in blauw) en Niemeskantroutes (in rood)

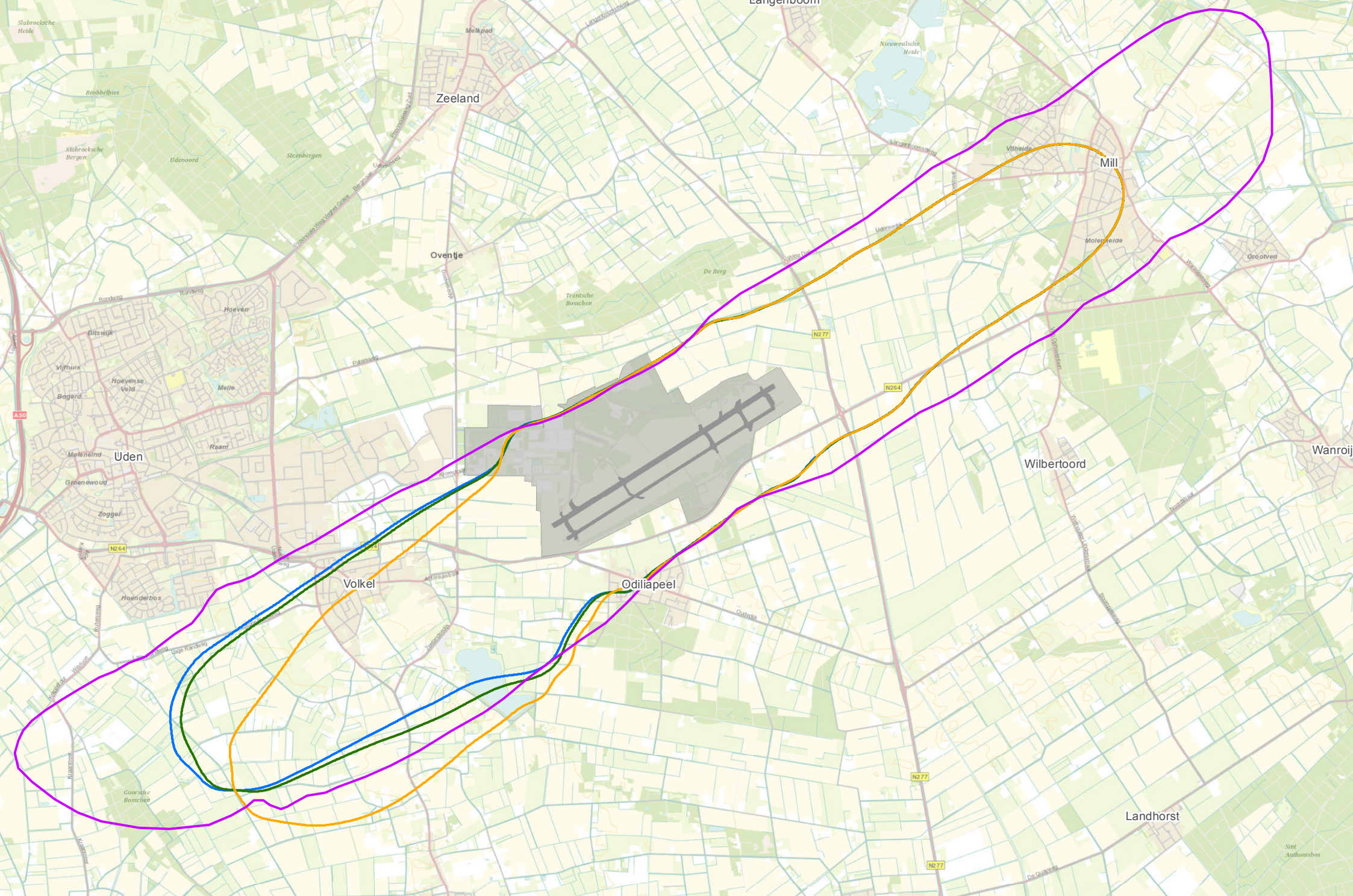
De varianten binnen de voorgenomen activiteit worden vergeleken met de referentiesituatie die overeenkomt met de belegging conform het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2). Deze belegging bestaat eveneens uit twee squadrons F-16 jachtvliegtuigen en één opleidingseenheid, maar bevat meer vliegtuigbewegingen. In de referentiesituatie wordt gebruik gemaakt van de originele vertrekroutes.

Varianten voor vertrekroutes in zuidwestelijke richting voor jachtvliegtuigen:

Voorgenomen activiteit rechtdoor. Starts worden afgewikkeld op vertrekroutes die liggen in het verlengde van de startbaan.

Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes. Starts van de operationele squadrons worden afgewikkeld op vertrekroutes die liggen in het verlengde van de startbaan en die van de (helft van de) returnveldfunctie voor de opleidingseenheid jachtvliegtuigen afgewikkeld op de Niemeskantroutes.

Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes. Starts van de operationele squadrons en van de (helft van de) returnveldfunctie voor de opleidingseenheid jachtvliegtuigen worden afgewikkeld op de Niemeskantroutes.








Figuur 3: Ligging contouren van de drie varianten van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie

Effecten geluid

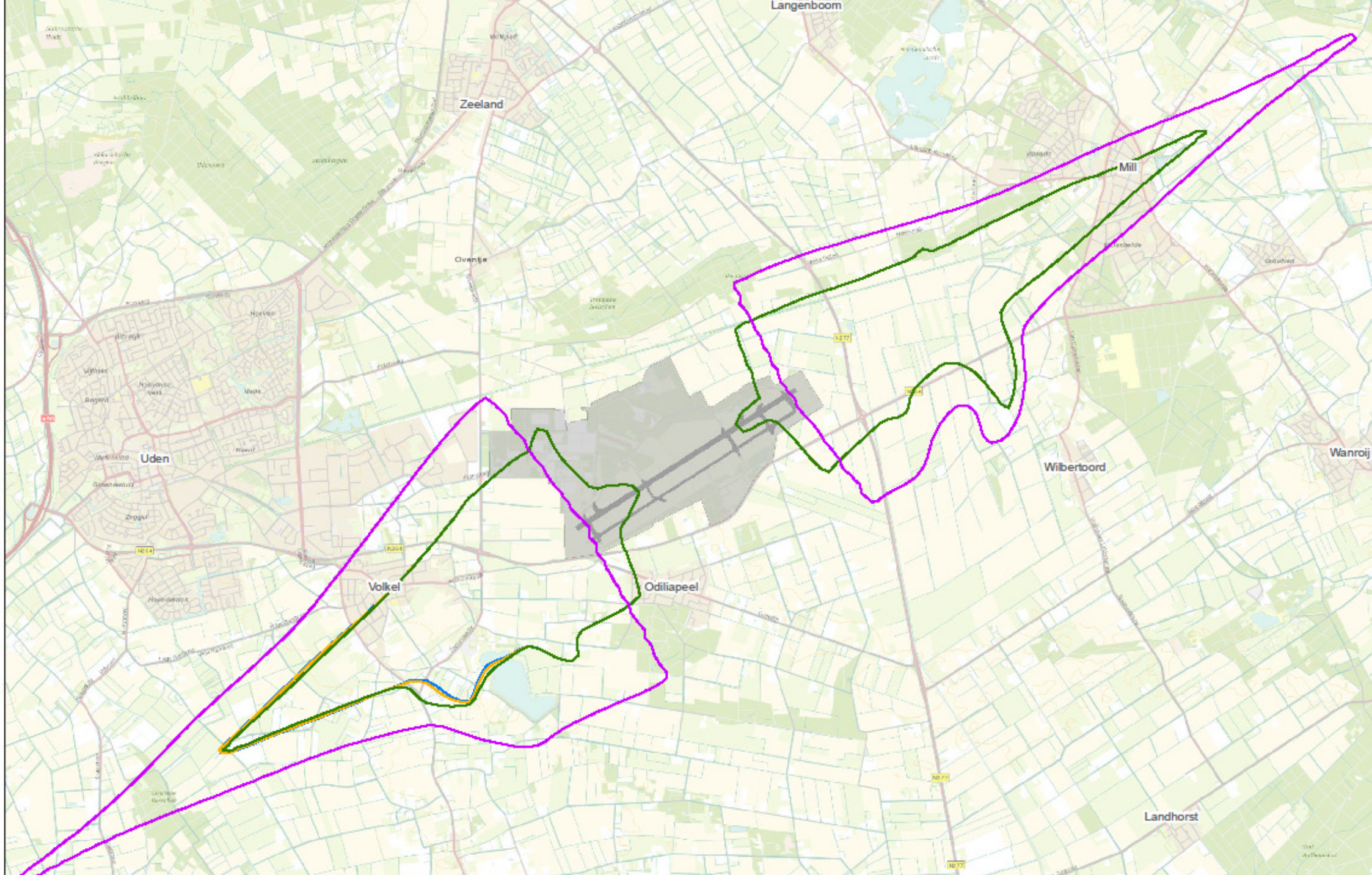
De vergelijking tussen de alternatieven op het thema (lucht)geluid is opgenomen in tabel 1. Uit tabel 1 blijkt dat de varianten van de voorgenomen activiteit een verbetering geven ten opzichte van de referentiesituatie. Binnen de drie varianten van de voorgenomen activiteit geldt dat de variant geheel Niemeskantroute resulteert in een kleinere oppervlakte, minder woningen, minder ernstig gehinderden en minder geluidgevoelige gebouwen binnen een contour. De verschillen zijn het grootst binnen de 35 en 40 Ke-contour. De verschillen tussen de varianten geheel originele route en deels Niemeskantroute zijn klein.

Geluidsbelasting 35 Ke contour

-  Vergunde contour
-  Variant geheel Niemeskantroute
-  Variant gedeeltelijk Niemeskantroute
-  Variant geheel recht door
-  Luchtvaartterrein

Indicator/alternatief	Contourwaarde		
	40 Ke	35 Ke	30 Ke
Oppervlakte (km²) binnen de contour			
Referentiesituatie	22,3	36,9	55,8
Voorgenomen activiteit Variant geheel originele route	13,88	22,90	36,42
Voorgenomen activiteit Variant gedeeltelijk Niemeskantroute	13,84	22,94	36,63
Voorgenomen activiteit Variant geheel Niemeskantroute	13,85	22,91	36,98
Aantal woningen binnen contour			
Referentiesituatie	2226	3605	5274
Voorgenomen activiteit Variant geheel originele route	802	2082	3793
Voorgenomen activiteit Variant gedeeltelijk Niemeskantroute	754	2055	3774
Voorgenomen activiteit Variant geheel Niemeskantroute	264	1626	3516
Aantal geluidgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen) binnen de contour			
Referentiesituatie	19	30	36
Voorgenomen activiteit Variant geheel originele route	10	19	34
Voorgenomen activiteit Variant gedeeltelijk Niemeskantroute	9	19	34
Voorgenomen activiteit Variant geheel Niemeskantroute	7	15	34
Aantal ernstig gehinderden			
Referentiesituatie	1280	2152	3016
Voorgenomen activiteit Variant geheel originele route	461	1271	2156
Voorgenomen activiteit Variant gedeeltelijk Niemeskantroute	434	1256	2146
Voorgenomen activiteit Variant geheel Niemeskantroute	152	1013	1991

Tabel 1: Vergelijking tussen de alternatieven op het thema geluid



Effecten externe veiligheid

De vergelijking tussen de referentiesituatie en de drie varianten van de voorgenomen activiteit voor externe veiligheid is opgenomen in tabel 2. Uit de tabel blijkt dat de varianten van de voorgenomen activiteit een verbetering geven ten opzichte van de referentiesituatie. De onderlinge verschillen binnen de varianten van de voorgenomen activiteit zijn gering. De alternatieven zijn niet beoordeeld op het wettelijk kader omdat dit vooralsnog ontbreekt voor militair luchtverkeer.

Pr contouren varianten

-  Nulalternatief
-  Geheel Niemeskantroute
-  Gedeeltelijk Niemeskantroute
-  Geheel rechtdoor
-  Luchtvaartterrein

Indicator/varianten voorgenomen activiteit	Contourwaarde PR			
	5.10 ⁻⁵	1.10 ⁻⁵	1.10 ⁻⁶	1.10 ⁻⁷
Oppervlakte (km2)				
Referentiesituatie	0,4	2,56	24	102
Voorgenomen activiteit Variant geheel originele route	0,2	1,1	13,1	70,5
Voorgenomen activiteit Variant gedeeltelijk Niemeskantroute	0,2	1,1	13,1	70,6
Voorgenomen activiteit Variant geheel Niemeskantroute	0,2	1,1	13,2	70,9
Aantal woningen binnen contour				
Referentiesituatie	1	43	2.328	12.238
Voorgenomen activiteit Variant geheel originele route	0	1	956	5.455
Voorgenomen activiteit Variant gedeeltelijk Niemeskantroute	0	1	952	5.455
Voorgenomen activiteit Variant geheel Niemeskantroute	0	1	940	5.457
Aantal kwetsbare objecten (niet zijnde woningen) binnen contour				
Referentiesituatie	0	0	17	56
Voorgenomen activiteit Variant geheel originele route	0	0	7	31
Voorgenomen activiteit Variant gedeeltelijk Niemeskantroute	0	0	7	31
Voorgenomen activiteit Variant geheel Niemeskantroute	0	0	7	31

Tabel 2: Vergelijking alternatieven en referentiesituatie op het thema externe veiligheid



Effecten luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit voldoet in de huidige en toekomstige situatie aan de geldende normen. In de voorgenomen activiteit nemen de emissies af vanwege de inperking van het vliegverkeer en de (waarschijnlijke) afname van wegverkeer gerelateerd aan de vliegbasis. Er zijn geen verschillen in effecten tussen de drie varianten voor de voorgenomen activiteit.

Overige effecten

De voorgenomen activiteit heeft geen invloed op de ecologische waarden op de vliegbasis en omgeving ten opzichte van de huidige invloed van de bestaande activiteiten. Als er een effect optreedt, is eerder een verbetering te verwachten vanwege de reductie in geluid en emissies naar de lucht. Ook op andere milieuthema's als verkeer, bodem, water, etc zijn geen effecten te verwachten.

Vergelijking alternatieven

De integrale kwalitatieve vergelijking tussen de Referentiesituatie en de drie varianten van de voorgenomen activiteit is opgenomen in tabel 3.

Milieuthema	Nul-alternatief	Planalternatief		
		Originele route	Gedeeltelijk Niemeskant	Geheel Niemeskant
Geluid				
EV				
Luchtkwaliteit				
Ecologie				

Tabel 3: Integrale vergelijking alternatieven op milieuthema's

Kleur	Beoordeling ter opzichte van Referentiesituatie
	Neutraal, geen verschil met Referentiesituatie
	Positief
	Beperkt positief
	Negatief

Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) bestaat uit (een combinatie van) de mogelijkheden waarbij de minste emissies en effecten optreden dan wel de meeste mogelijkheden geven voor de verbetering van het milieu. Een voorwaarde is wel dat het MMA realistisch en uitvoerbaar moet zijn én moet vallen binnen de competentie van de initiatiefnemer.

Uit de effectvergelijking blijkt dat de variant geheel Niemeskantroute binnen het voorgenomen activiteit resulteert in het kleinste aantal woningen en het kleinste aantal personen in geluidgevoelige bestemmingen. Op de andere thema's zijn de verschillen tussen de drie varianten binnen het voorgenomen activiteit beperkt. Om deze reden wordt de variant Geheel Niemeskantroute van de Voorgenomen activiteit aangemerkt als het MMA, aangevuld met een beperking van het recreatief vliegverkeer in het weekend, op feestdagen en na 19.00 uur.



Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief heeft de voorkeur van de initiatiefnemer, de Koninklijke Luchtmacht. Het voorkeursalternatief dient evenals het MMA realistisch en uitvoerbaar te zijn en moet vallen binnen de competentie van de initiatiefnemer. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief heeft de initiatiefnemer rekening gehouden met de uitkomsten van dit MER en heeft zij de wensen van de omliggende gemeenten beoordeeld. In de inleiding van dit MER is aangegeven, dat de kern van de problematiek van Volkel is om invulling te geven aan enerzijds de taakstelling van de vliegbasis en anderzijds overeenstemming te bereiken met de omliggende gemeenten over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. In dit MER zijn, conform de voorgescreven systematiek, de effectbeoordelingen uitgevoerd op basis van bestaande en vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen zijn hierin niet betrokken. Wél is nadrukkelijk rekening gehouden met de voorziene ontwikkelingen van de wijk Niemeskant en zijn twee varianten voor de vertrekroutes hierop gebaseerd.

Een andere gewenste ontwikkeling is de wens van de gemeente Veghel om woningbouw te plegen in het buitengebied ten zuidoosten van de gemeente ('Veghels Buiten'). Met de varianten voor de vertrekroutes is ook rekening gehouden met deze gewenste ontwikkeling in Veghel. In de variant geheel Niemeskant maken alle jachtvliegtuigen die in westelijke richting starten gebruik van deze Niemeskanroutes, terwijl in de variant gedeeltelijk Niemeskanroute enkel de jachtvliegtuigen van de opleidingseenheid – wanneer deze is geplaatst – gebruik maken van de Niemeskanroutes.

Op basis van de resultaten van dit MER en rekening houdend met de wensen uit de omgeving stelt de initiatiefnemer de variant gedeeltelijk Niemeskanroute van de voorgenomen activiteit voor als voorkeursalternatief. De overwegingen hierbij zijn:

- De voorgenomen activiteit betekent in alle varianten een verbetering van de milieusituatie ten opzichte van de huidige situatie;
- De variant Geheel Niemeskant heeft minder bestaande woningen binnen de contour en is aangemerkt als het MMA. De vertrekroute ligt echter dichterbij (of over) de bebouwing van Veghel. De varianten

Geheel Niemeskant en Gedeeltelijk Niemeskant maken beide (meer dan de originele routes) de gewenste woningbouw in Niemeskant mogelijk;

- De variant Gedeeltelijk Niemeskant bevat luchtverkeer op de Niemeskant-vertrekroutes enkel door de opleidingseenheid wanneer deze is geplaatst op Volkel.



Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 47 60 **telefoon**

hans.jumelet@rhdhv.com **e-mail**

www.rhdhv.com **internet**

Ministerie van Defensie **opdrachtgever**

9X0197 **nummer**

Definitief **status**

Maart 2013 **datum**

Ir. Hans Jumelet **naam**

projectleider **functie**

+31 (0)24 328 45 01 **telefoon**

+31 (0)6 511 016 88 **mobiel**

hans.jumelet@rhdhv.com **e-mail**