

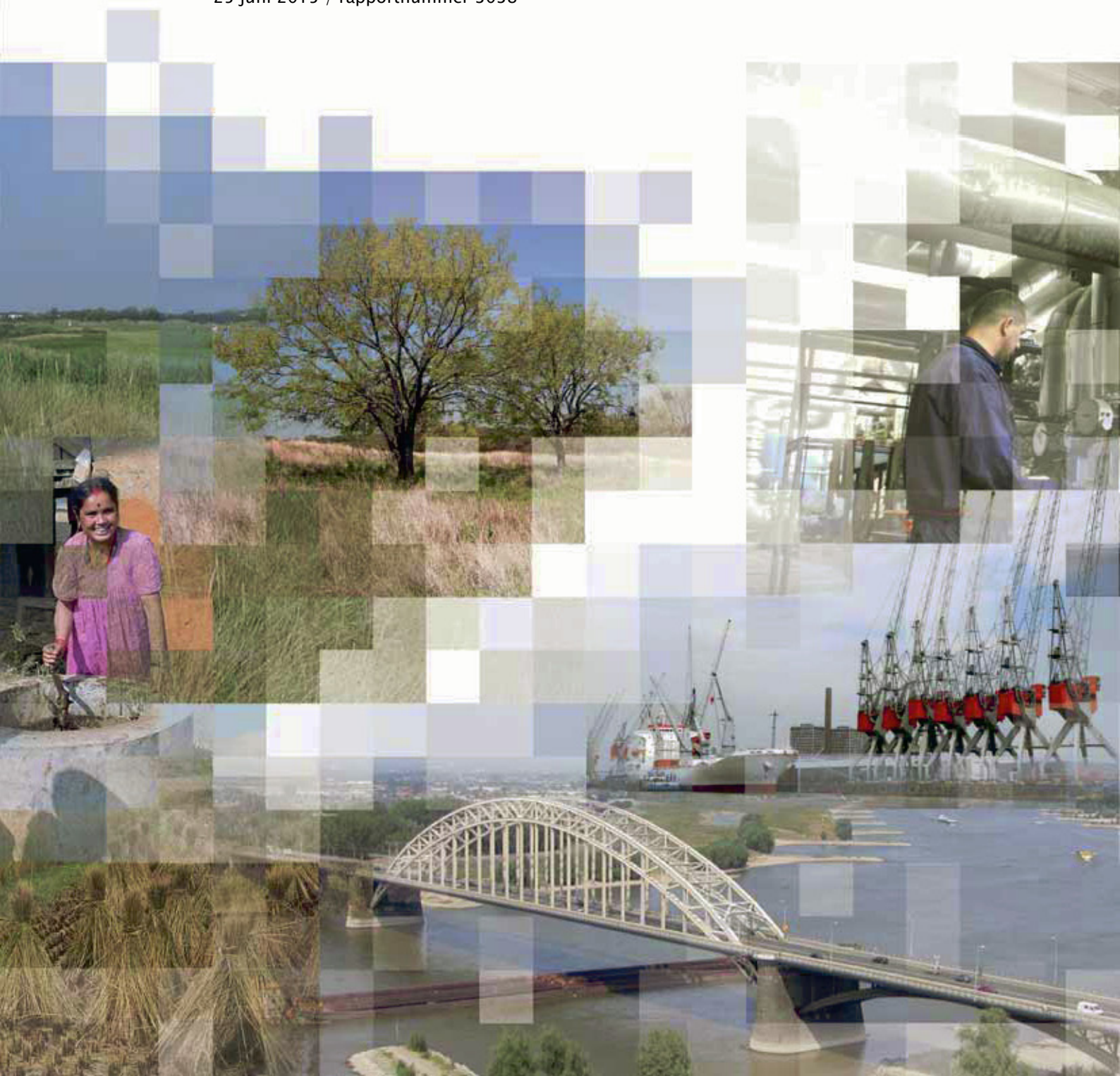


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchthaven Woensdrecht

Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport

25 juni 2015 / rapportnummer 3038



1. Hoofdpunten voor het milieueffectrapport (MER)

Voor de luchthaven Woensdrecht bereidt het ministerie van Defensie een luchthavenbesluit voor. Zowel militair luchtverkeer als recreatief en commercieel burgerluchtverkeer maken gebruik van de luchthaven. Het besluit legt het gebruik van de luchthaven, een geluidszone, een obstakelbeheergebied en een vogelbeheergebied vast. Met dit besluit zal meer ruimte worden gecreëerd voor de commerciële luchtvaart en voor onderhoud en controle van vliegtuigen. Ter onderbouwing van het besluit wordt een project-MER opgesteld. De minister van Defensie is, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ geeft in dit advies aan wat de reikwijdte en het detailniveau dienen te zijn van het op te stellen MER. Ze beschouwt de volgende informatie als essentieel voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over luchthaven Woensdrecht, en daarmee als relevante informatie voor het MER:

- de beschrijving van de vergunde activiteiten en van de ontwikkelingen die mogelijk moeten worden gemaakt. Beperk de beschrijving niet tot de luchtzijdige activiteiten, maar beschrijf ook landzijdige ontwikkelingen die relevant zijn voor het voornemen en die bijdragen aan de effecten ervan;
- een navolgbare beschrijving van de gevolgen van de alternatieven voor de natuur, de geluidhinder en de beperkingengebieden;
- een beschrijving van de maatregelen om ongewenste milieugevolgen in te perken.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de "Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport luchthaven Woensdrecht" van maart 2015 (hierna 'NRD'). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen. Omdat de NRD op tal van punten al volledig en gedetailleerd is uitgewerkt, wordt een aantal aspecten (zoals luchtkwaliteit en geluidbelasting) dan ook slechts summier behandeld in dit advies.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden door op www.commissiemer.nl projectnummer 3038 in te vullen in het zoekvak.

2. Doel, rechtvaardiging en achtergrond

2.1 Doel

De luchthaven wordt op dit ogenblik in hoofdzaak gebruikt door PC-7 lesvliegtuigen van defensie en door militaire en burgervliegtuigen die in onderhoud zijn bij respectievelijk het logistieke centrum van defensie en het onderhoudsbedrijf van Fokker Services BV. Ze wordt ook gebruikt voor vluchten van algemeen maatschappelijk belang en recreatief vliegverkeer met vastvleugelige toestellen (< 6.000 kg). Ten slotte kan ze worden gebruikt als reserveveld voor jachtvliegtuigen, en door helikopters en vastvleugelige vliegtuigen van andere Nederlandse militaire luchthavens of van bondgenoten. De NRD geeft aan dat de militaire taken van de luchthaven zijn vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2).² Maak de relatieve omvang van de onderscheiden typen vliegverkeer inzichtelijk.³

Het te nemen besluit moet specifiek extra burgerluchtvaart mogelijk maken.⁴ Ter onderbouwing is een business case opgesteld die is geaccordeerd door een bestuurlijke kerngroep van betrokken partijen. Neem in het MER de essentie van de business case op en dan vooral de onderbouwing van de verwachte groei. Geef ook aan welke van de gebruiksvoorwaarden die nu aan de luchthaven zijn gesteld, eventueel moeten wijzigen om die groei te accommoderen.

2.2 Kader

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen in voorbereiding op de vaststelling van een luchthavenbesluit. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Meer specifiek gaat het om een Wabo-vergunning voor het grondgebonden gebruik van aanwezige en te realiseren voorzieningen, een herziening van het bestemmingsplan waarmee realisatie mogelijk wordt van een onderhouds- en testlocatie voor het F35-jachtvliegtuig en de motor ervan, en een Wabo-vergunning voor de activiteiten van Fokker services BV. Voor deze en andere besluiten dient te worden aangegeven wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is. Beschrijf ook:

- de alternatieven die worden overwogen voor de onderhouds- en testlocatie voor het F35-jachtvliegtuig en de motor ervan;
- de afstemming tussen de onderscheiden procedures.

De NRD benoemt beleid⁵ en wettelijke regels⁶ die relevant zijn voor het voornemen. Het MER zal moeten duidelijk maken of het voornemen kan voldoen aan de voorwaarden die uit deze kaders voortkomen. Beschrijf ook eventuele specifieke ambities voor luchthaven Woensdrecht

² Paragrafen 2.1 en 2.3 van de NRD.

³ De Brabantse Milieufederatie vraagt om een helder en compleet beeld van het militaire en civiele gebruik van de luchthaven, voor zowel het luchtzijdige als het landzijdige gebruik en voor zowel de actuele, vergunde situatie als voor het voornemen.

⁴ Tijdens het bezoek van de werkgroep van de Commissie aan het luchthaven op 5 juni 2015, heeft de vertegenwoordiger van Aviolanda verklaard dat nu ongeveer 250 vliegbewegingen worden uitgevoerd en dat een groei naar 2.300 bewegingen mogelijk gemaakt zal worden.

⁵ Zoals het SMT-2.

⁶ Zoals de Wet luchtvaart (en daarop gebaseerde relevante besluiten en regelingen), de Wabo, de Wm en de Flora- en faunawet.

op het gebied van gezondheid, milieu, klimaat of duurzaamheid en geef aan welke maatregelen worden voorzien om die ambities te realiseren.

3. Voornemen, alternatieven en referentie

3.1 Voornemen en alternatieven

Het voornemen beoogt het handhaven van het actuele militaire gebruik van de luchthaven, het uitbreiden van het commerciële luchtverkeer en het creëren van ruimte voor test- en demonstratievluchten met onbemande toestellen vliegtuigen. Omdat einde 2014 definitief is besloten tot aanschaffen van het F35-jachtvliegtuig, wordt bij het invullen van het voornemen uitgegaan van dat toestel en niet meer van het F16-jachtvliegtuig. Het nieuwe toestel zal op luchthaven Woensdrecht worden getest en onderhouden. Dit betekent dat hiervoor voorzieningen worden gebouwd, zoals hiervoor al is aangegeven, en dat niet alleen de milieugevolgen van het gebruik van het toestel moeten worden beschouwd, maar ook die van het onderhoud ervan.

De NRD beschrijft geen alternatieven voor de realisatie van het voornemen.⁷ Tijdens het bezoek van de Commissie aan de luchthaven heeft de initiatiefnemer aangegeven dat nog onduidelijk is welke geluidhinder bij het testen van de F35-motor zal optreden en dat bijgevolg onzeker is waar de testvoorziening kan worden gebouwd. Verder is nog onzeker hoe het gebruik van het F35-jachtvliegtuig in de bestaande geluidcontour ingepast kan worden. De Commissie beveelt aan om het MER te gebruiken voor het inzichtelijk maken van de wijze waarop de inpassing van de testlocatie en het gebruik van het toestel zijn geoptimaliseerd. Geef dus aan welke maatregelen genomen kunnen worden en hoe effectief ze zijn.

Beschrijf daarnaast in het MER het volgende:

- de (gewijzigde) vliegroutes met de te verwachten spreiding daar omheen;
- met welke meteotoeslag wordt gerekend. Maak de gebruikte meteotoeslag aannemelijk;
- de verdeling van de vliegbewegingen over vliegtuigtypes. Doe dat op dezelfde wijze en met hetzelfde detailniveau voor de referentie en eventuele varianten voor de inpassing van het F35-jachtvliegtuig.

3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling. Het beschrijven van beide situaties is nodig om de te verwachten milieueffecten van het voornemen in perspectief te kunnen plaatsen. Omdat geluidbelasting waarschijnlijk het dominante milieugevolg van dit voornemen zal zijn, adviseert de Commissie om daaraan bijzondere aandacht te besteden en de

⁷ Ook de gemeente Woensdrecht constateert in haar zienswijze dat geen alternatieven voor het voornemen worden onderzocht. Het is belangrijk om te onderbouwen waarom verdere optimalisatie niet mogelijk is en om, gegeven dat er nog wel ruimte is voor optimalisatie, aan te geven hoe daarmee in het MER wordt omgegaan.

bestaande situatie bijvoorbeeld te beschrijven aan de hand van de geluidcontouren die in de voorbije jaren zijn gerealiseerd.⁸

De autonome ontwikkeling (of referentiesituatie) is de situatie die zich in de toekomst voor- doet als het voornemen niet wordt gerealiseerd. Voor de referentiesituatie kan worden uitge- gaan van de nu vergunde situatie ook al worden er minder vluchten gerealiseerd.⁹

Onderbouw het jaar waarvoor de effecten van het voornemen met die van de autonome ont- wikkeling worden vergeleken, op basis van de groeiverwachtingen uit de business case. De effecten van het voornemen moeten namelijk worden vergeleken met die van de referentiesi- tuatie voor het jaar waarin sprake is van volledige realisatie van alle voorgenomen activitei- ten.¹⁰

Beschrijf de aard en omvang van eventuele nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven in meer detail en geef ze aan op kaart. Dat is nodig voor een goed begrip van veranderingen die uit de analyses van de milieueffecten naar voor zullen komen. Die veran- deringen kunnen namelijk deels het gevolg zijn van de ontwikkeling van de luchthaven en deels van de ontwikkelingen in de omgeving ervan. Draag er zorg voor dat eventuele wo- ningbouwprojecten waarover reeds is besloten en die vallen binnen de gebieden omsloten door de 40 dB(A) L_{den} - en de PR 10⁻⁸-contouren, in het effectenonderzoek betrokken worden.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen van het voornemen

Helder structureren van de effectbeschrijving

De Commissie ziet een tweedeling in de gevolgen die in kaart moeten worden gebracht, na- melijk:

- de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening binnen de beperkingen- gebieden;¹¹
- de gevolgen voor de gezondheid, de milieukwaliteit en de natuur, die in beginsel ook buiten die beperkingengebieden kunnen optreden.

Beschrijf de effecten van het voornemen/de verschillende alternatieven op een eenduidige en transparante wijze en op hetzelfde detailniveau. Houd bij de effectbepaling ook rekening met de combinatie met andere plannen en projecten (cumulatie). Dit is niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grenswaarden zijn gedefinieerd, zoals bij de concen-

⁸ Het MER voor luchthaven Volkel kan in dit opzicht als een voorbeeld worden beschouwd. Het jaarverslag van de geluidbelasting rondom de vliegbasis Woensdrecht voor het jaar 2014 bevat bijvoorbeeld dergelijke gegevens (NLR rapport CR-2015-081).

⁹ Omdat de militaire taken die aan de luchthaven zijn toegekend, kunnen leiden tot meer bewegingen dan wat in een 'standby-situatie' gebruikelijk is, is en wordt meer milieuruimte gereserveerd dan nodig voor het reguliere gebruik.

¹⁰ Ook de Brabantse Milieufederatie vraagt om een herleidbare bepaling van de referentiesituatie.

¹¹ De gemeente Woensdrecht vindt het belangrijk dat het MER een duidelijk beeld van de actuele beperkingengebieden en van de wijzigingen die daarin optreden (als gevolg van het voornemen en van de nieuwe wettelijke eisen).

tratie van schadelijke stoffen in de lucht, maar ook voor andere milieuaspecten waarbij sprake is van cumulatie, zoals bij geur- of geluidbelasting.

Consistent gebruik van informatie

Het te nemen besluit zal gebaseerd zijn op een veelheid aan informatie. Voor een consistente effectbeoordeling dient te worden geborgd dat alle berekeningen gebaseerd zijn op eenduidige en navolgbare aannames over de ligging van woningen en andere relevante bebouwing in de omgeving van de luchthaven¹², over het aantal aanwezige personen en over het aantal en de karakteristiek van de vliegbewegingen.¹³ Leg de karakteristieke vluchtgegevens vast voor de verschillende berekeningen¹⁴, en ontsluit die informatie.

Onzekerheden

Onderbouw in het MER:

- de toepasbaarheid van de rekenmodellen als geen standaard rekenmethode is voorgeschreven;¹⁵
- de onzekerheden die samenhangen met het optellen van de effecten van militair en burgervliegverkeer;
- de herkomst en de keuze van de brongegevens waarmee de gevolgen van het voorplan worden bepaald.

Ga ook in op de onzekerheden in deze gegevens en berekeningen, vertaal onzekerheden zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de verschillen tussen de vergeleken varianten.

4.1 Wegverkeer

Omdat de groei van de luchthaven leidt tot enig extra verkeer, is het belangrijk dat in beeld wordt gebracht in hoeverre effecten op de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het milieu¹⁶ zullen optreden. Geef inzicht in de aantallen en de herkomst van de gebruikers van de luchthaven en in hun verdeling over de verschillende vervoerswijzen. Uit de analyse moet helder naar voren komen of de verkeersbewegingen van en naar de luchthaven in combinatie met andere ontwikkelingen in het studiegebied tot (milieu)knelpunten kunnen leiden. Ga zo veel mogelijk uit van de vervoersbewegingen die in het kader van het NSL of de PAS al beschikbaar zijn of komen.

¹² Gebruik hiervoor de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Maak waar nodig onderscheid tussen kwetsbare/ gevoelige en niet of beperkt kwetsbare/ gevoelige bestemmingen. Denk bij gevoelige of kwetsbare objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen (en bij gevoelige groepen aan kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten).

¹³ Zoals: de vlootsamenstelling, het tijdstip van vluchten, de verdeling over aan- en uitvliegroutes, het aantal bewegingen per categorie e.d.

¹⁴ Daarbij denkt de Commissie aan een informatiesysteem waarmee de brongegevens voor de diverse berekeningen (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, depositie, etc.) raadpleegbaar zijn.

¹⁵ Zoals in de NRD is aangegeven, zijn er voor luchtvaart geen (reken)voorschriften voor de luchtkwaliteit en depositie en is er voor militair vliegverkeer geen voorgeschreven model voor het berekenen van veiligheidsrisico's.

¹⁶ Luchtkwaliteit (inclusief depositie) en geluid als gevolg van het wegverkeer.

4.2 Geluid

Grondgebonden geluid

Ga voor het berekenen van de bijdrage van de nieuw te bouwen testlocatie voor de F35-jachtvliegtuig en de motor uit van wat in het programma van eisen over het maximale geluidniveau is vastgelegd. Geef voor elk van de inrichtingen de representatieve bedrijfssituatie en de daarbij behorende contour van de etmaal-waarde. Geef aan welke activiteiten als incidenteel worden beschouwd en dus geen onderdeel van de representatieve bedrijfssituatie uitmaken. Bepaal de gecumuleerde contour van beide inrichtingen en toets, in aanvulling op wat in de NRD is genoemd, deze contour voor het grondgebonden geluid aan de zonegrens voor industrielawaai en aan mogelijk vastgestelde MTG-waarden¹⁷ bij woningen binnen de zone. Geef bij overschrijding van de zone of de MTG-waarden, de mogelijke maatregelen aan om dit te mitigeren.

Geluid van vliegactiviteiten

De NRD geeft een overzicht van de te berekenen geluidsbelastingniveaus in de omgeving. De berekeningen worden uitgevoerd met de daarvoor geldende methode van NLR, waarbij het vlieggedrag vastgelegd is in de zogenaamde appendices.¹⁸ Geef aan voor welke vliegactiviteiten deze appendices geen betrouwbare weergave vormen van het werkelijke vlieggedrag¹⁹ en op welke wijze hiervoor is gecorrigeerd.

Geef de aantallen woningen en ernstig gehinderden binnen de onderscheiden contouren, welke maatregelen mogelijk zijn om die aantallen te beperken en tot welke beperking ze kunnen leiden.

4.3 Luchtkwaliteit

Geur

Geef in aanvulling op de effecten die in de NRD zijn genoemd, aan waar de belangrijkste emissies ontstaan (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.). Bepaal voor de clusters van geurbronnen (emissies) de geurcontouren en geef vergelijkingen zo weer dat wijzigingen zichtbaar worden, bijvoorbeeld in de vorm van verschilbelastingkaarten. Projecteer deze op het studiegebied en leg een koppeling tussen de geurbelasting en de aanwezige woningen en het aantal blootgestelden. Geef op basis daarvan aan of er sprake is van geurhinder en hoe daarmee wordt omgegaan.

4.4 Externe veiligheid

Ga bij het berekenen van de bijdrage van het F35-jachtvliegtuig aan de risico-contouren uit van de ongevalskansen van het F16-jachtvliegtuig, aangezien er voor het nieuwe toestel nog geen ongevallenstatistiek is.

¹⁷ Maximaal toelaatbare geluidbelasting.

¹⁸ Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting. Geluidsniveaus, prestatiegegevens en indeling naar categorie (versie 10.1), NLR CR 96650, maart 2007.

¹⁹ Zoals uitvoeren van korte testvluchten.

Onderzoek in het gebied waar het plaatsgebonden risico (PR) groter is dan 10^{-8} per jaar of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen.²⁰ Geef daarnaast aan hoe de brandstoffen die op de luchthaven worden gebruikt, worden aangevoerd en opgeslagen. Maak inzichtelijk of dit transport en de opslag op het luchthaventerrein leiden tot externe-veiligheidsrisico's.²¹

4.5 Hinderbeleving en gezondheid

Alleen indien er sprake is van gevolgen voor de geluidbelasting of de luchtkwaliteit die relatief groot zijn, en van groepen blootgestelden die relatief groot zijn²², adviseert de Commissie om ook de gevolgen voor de volksgezondheid kwantitatief in beeld te brengen. Doe dit dan op basis van de gecumuleerde blootstelling aan militair en burgerluchtverkeer.²³

Het uitvoeren van een gezondheidseffectscreening (GES), zoals voorgesteld in de NRD, resulteert in een indicatieve beoordeling van de effecten op de blootstelling. De Commissie acht een GES weinig zinvol in aanvulling op het gedetailleerde beeld dat bovenstaande analyses opleveren. Zinvoller is het om een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren, los van het opstellen van het MER, en dat in de loop van de tijd te herhalen.

4.6 Natuur

Bepaal het studiegebied op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand (ten gevolge van geluidsemissies, stikstofdepositie en/of beheer). Geef de beschermde gebieden in het studiegebied aan op kaart en vermeld de grondslag van de bescherming. Beschrijf alvorens de gevolgen voor de natuur in beeld te brengen eerst de ingreep-effectrelaties, onder meer uitgaande van de beschikbare kennis over verstoringsafstanden. De Commissie verwacht dat in ieder geval de gevolgen van (stikstof)depositie²⁴, geluid en veranderingen in beheer ('vogelbeheergebied') moeten worden beschreven.

Gevolgen voor beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

Ga na in hoeverre Markiezaat, Brabantse Wal, Kalmthoutse Heide (B) en eventueel andere Natura 2000-gebieden door het voornemen worden beïnvloed. Vermeld voor deze gebieden:

- de relevante instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en soorten;

²⁰ Hierbij kan de aanwijzing voor het Besluit Risico's Zware Ongevallen als onderscheidend criterium gebruikt worden.

²¹ Vliegtuigbrandstof valt onder de categorie ontvlambare vloeistoffen (LF1, ADR klasse 3, verpakkingsgroep III). Daarnaast wordt gebruikgemaakt van propaan door de brandweer. Deze stoffen zijn relevant bij het in kaart brengen van eventuele externe-veiligheidsrisico's van grondgebonden activiteiten.

²² Denk hierbij voor fijn stof bijvoorbeeld aan minimaal 1000 mensen voor wie de blootstelling met minimaal $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wijzigt. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effect relaties representatieve uitspraken te kunnen doen over de (extra) ziektelast.

²³ Specificeer en onderbouw de gebruikte dosis-effectrelaties.

²⁴ Zorg voor een navolgbare berekening. Specificeer de gebruikte bronnen, rekenwijze en samenhang met de resultaten voor luchtkwaliteit, i.e. de gerapporteerde concentratiebijdragen.

- de omvang en kwaliteit van de relevante habitattypen en de actuele populatieomvang en populatietrends van relevante (vogel)soorten;
- in hoeverre de relevante habitattypen en/of soorten zich onder of boven de instandhoudingsdoelstelling bevinden.

Onderzoek de gevolgen voor deze gebieden door externe werking, rekening houdend met cumulatie. Breng de eventuele (cumulatieve) effecten van emissies in beeld.

Breng voor de vogelsoorten die geluidgevoelig zijn, de huidige betekenis van het gebied binnen de volgende geluidcontouren in beeld:

- de 43 dB(A) L_{den} -contour voor geluidsgevoelige vogelsoorten in besloten gebied;
- de 48 dB(A) L_{den} -contour voor geluidsgevoelige soorten van open gebied, voor de vergelijking met de 20 Ke-contour in de referentiesituatie;²⁵
- de 55 dB(A) L_{den} -contour voor de overige vogelsoorten.

Bereken de wijzigingen in deze contouren als gevolg van het voornemen en bepaal de gevolgen voor het leefgebied van relevante soorten.²⁶ Toets deze veranderingen aan de instandhoudingsdoelstellingen.

Het MER dient inzicht te bieden in de depositieruimte die binnen het Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor dit plan is gereserveerd. Geef aan of het voornemen past binnen die gereserveerde ruimte.²⁷ Is dit niet het geval, breng dan de gevolgen in beeld voor habitats en leefgebieden die voor vermessing gevoelig zijn.

Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebieden²⁸, geldt dat een Passende beoordeling moet worden opgesteld. In de NRD staat dat deze Passende beoordeling deel uitmaakt van het MER. Neem de belangrijkste bevindingen over in het MER waaronder de motivatie op grond waarvan de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet aantast.²⁹ Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets³⁰ met succes wordt doorlopen.

²⁵ Tijdens het bezoek van de werkgroep van de Commissie aan het luchthaven op 5 juni 2015, heeft de initiatiefnemer verklaard dat de vroeger berekende geluidcontouren voor de referentiesituatie niet meer kunnen worden gereconstrueerd. Daarom moet een dergelijke vergelijking worden gemaakt. Bij het berekenen van de 20Ke-contour mag dan geen afkap van <65 dB zijn toegepast.

²⁶ Doe dit bij voorkeur op basis van territoriumkaarten (stippenkaarten). Indien deze informatie ontbreekt, kan de betekenis op basis van te verwachten dichtheden worden ingeschat.

²⁷ Een cumulatiebepaling wordt na het ingaan van het PAS overbodig, omdat die al op PAS-niveau wordt uitgevoerd.

²⁸ Bijvoorbeeld omdat het niet past binnen de gereserveerde ruimte van het PAS.

²⁹ Met het oog op transparantie en consistentie geeft de Commissie in overweging om de Passende beoordeling toe te voegen aan het MER en de hoofdconclusies over te nemen in het MER zelf.

³⁰ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in: A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven, D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?, C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000-gebieden bewaard blijft?

Natuurnetwerk Nederland

Beschrijf of en hoe de 'wezenlijke kenmerken en waarden'³¹ van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) in het studiegebied door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Beschrijf, zo nodig, mogelijke maatregelen om effecten in te perken.

Gevolgen voor beschermde soorten

Beschrijf de beschermde soorten waarvan de gunstige staat van instandhouding door het voornemen kan worden beïnvloed. Geef aan waar ze voorkomen, welk beschermingsregime in het kader van de Flora- en faunawet geldt en welke ingreep-effectrelaties te verwachten zijn. Bepaal ook of verbodsbepalingen kunnen worden overtreden, zoals het verbod op het verstoren van broedlocaties of van vaste rust- of verblijfplaatsen. Geef aan hoe met nadelige gevolgen voor beschermde soorten wordt omgegaan en breng, waar relevant, mitigerende maatregelen in beeld.

Ga voor het vogelbeheergebied specifiek in op de gevolgen van maatregelen voor (broed)vogels. Geef aan of het beheer als gevolg van het voornemen wordt gewijzigd en welke gevolgen die wijzigingen hebben voor de gunstige staat van instandhouding.

4.7 Bodem en water

Beschrijf in het MER de kansen op en de omvang van een eventuele verontreiniging van de bodem en het (grond)water met bijvoorbeeld brandstoffen, blusmiddelen of middelen voor ijsbestrijding en de maatregelen die zijn of worden genomen om deze gevolgen in te perken.

4.8 Ruimtegebruik

Op basis van de uitgevoerde analyses zullen beperkingen worden gesteld aan het gebruik van de gronden in de omgeving van de luchthaven. Presenteer het vogelbeheergebied en de zones of contouren voor geluid, vliegveiligheid en externe veiligheid op duidelijke topografische kaarten waarop relevante functies en bestemmingen herkenbaar zijn aangegeven. Geef aan wat de planologische status is van deze gebieden. Ga in op de consequenties voor ruimtelijke ordening en ruimtegebruik binnen deze contouren. Breng vastgestelde en goedgekeurde nieuwbouwplannen ook in beeld in een ruimer gebied, binnen de geluid- en EV-contouren waarbinnen het vliegverkeer en grondgebonden activiteiten kunnen leiden tot ernstige hinder respectievelijk een verhoogd risico³², en gebruik deze plannen bij de berekeningen van de milieueffecten van het voornemen. Maak zo nodig apart inzichtelijk welke veranderingen in deze effecten komen door veranderingen in het vliegverkeer en welke effecten door ruimtelijke ontwikkelingen.

³¹ De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN zijn gekoppeld aan de natuurdoelen voor een gebied. Deze zijn te herleiden uit de spelregels EHS en het Natuurbeheerplan van de provincie.

³² Zie hiervoor ook paragraaf 3.2 van dit advies.

5. Overige aspecten

5.1 Leemten in milieu-informatie

Geef naast dat wat in de NRD is genoemd, ook aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie op korte termijn kan worden ingevuld.

5.2 Evaluatieprogramma en implementatie van maatregelen

Geef in het MER inzicht in:

- de wijze waarop en wanneer de daadwerkelijke effecten van het voornemen en de effectiviteit van maatregelen worden gecontroleerd en geëvalueerd. Beschrijf daartoe het actuele monitoringprogramma en (de achtergronden van) de aanpassingen die worden voorzien of overwogen;
- welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als in de praktijk de voorgeschreven grenzen worden overschreden.

5.3 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de varianten. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Ministerie van Defensie

Bevoegd gezag: Minister van Defensie en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen van een luchthavenbesluit

Categorie Besluit m.e.r.: D06.2

Activiteit: vastleggen van het gebruik van de luchthaven voor militair en burgerluchtverkeer en vastleggen van de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven.

Procedurele gegevens:

Aankondiging start procedure: 18 maart 2015

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 30 maart 2015 t/m 28 april 2015

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 25 juni 2015

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. dr. G.J. van Blokland

dhr. dr. Y.S. Kok-Palma

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

dhr. ing. R.L. Vogel

dhr. dr. J. Wesseling

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld moeten worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Ze vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie de vliegbasis bezocht. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport Luchthaven Woensdrecht, ministeries van Defensie en van Infrastructuur en Milieu, 18 maart 2015
- Samenwerkingsovereenkomst Aviolanda Woensdrecht, 13 juli 2011
- Ruimtelijke visie Aviolanda Woensdrecht. Notitie van de Bestuurlijke Kerngroep Aviolanda Woensdrecht van januari 2010
- De geluidbelasting rondom de vliegbasis Woensdrecht voor het jaar 2014. NLR, rapport CR-2015-081, april 2015

De Commissie heeft kennis genomen van vijf zienswijzen en adviezen, die zij op 8 juni 2015 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Luchthaven Woensdrecht



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

