

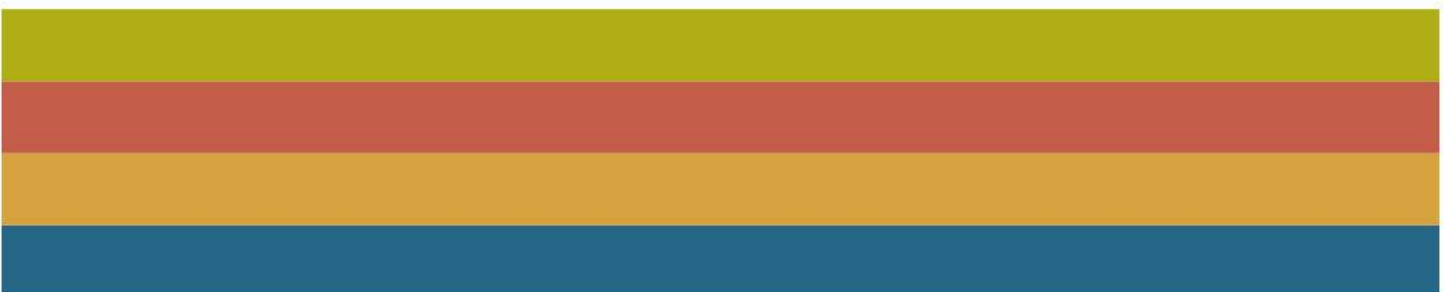


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Luchthaven Gilze–Rijen

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

6 september 2016 / projectnummer: 3050





# 1. Hoofdpunten voor het milieueffectrapport (MER)

Voor de luchthaven Gilze-Rijen, de thuisbasis van de defensiehelikopters, bereidt het ministerie van Defensie een luchthavenbesluit voor. Het besluit moet het gebruik van de luchthaven en de beperkingen aan het ruimtegebruik er omheen vastleggen. Ter onderbouwing van dat 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')<sup>1</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval het volgende moet bevatten:

- een onderbouwing van de behoefte aan en de vereiste omvang van de verschillende functies van de luchthaven;
- een analyse van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de gezondheid<sup>2</sup>, de milieukwaliteit, de natuur en de beperkingengebieden:
  - waarbij zowel de cumulatieve gevolgen van alle nu vergunde gebruiksfuncties als die van de te vergunnen functies worden gepresenteerd, en
  - waarbij zowel de cumulatieve gevolgen van het huidige dagelijkse gebruik als die van het beoogde dagelijkse gebruik worden gepresenteerd;
- een beschrijving van recent genomen en mogelijk nog te nemen 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 Gilze-Rijen" van juni 2016 (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.

---

<sup>1</sup> De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via deze link: [3050](#), of door dit nummer op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

<sup>2</sup> Geluidhinder en slaapverstoring.

## 2. Doel en kader

De luchthaven wordt op dit ogenblik in hoofdzaak gebruikt door Chinook-, Apache- en Cougar-helikopters. Ze oefenen op de luchthaven of vertrekken van daaruit naar andere oefengebieden of voor missies. Verder vinden er vluchten plaats van politie en ambulance en vluchten met zweefvliegtuigen en historische vliegtuigen. De luchthaven is ten slotte ook reservebasis voor vastvleugelige vliegtuigen en helikopters van Defensie die elders zijn gestationeerd en voor toestellen van geallieerde staten.

Het actuele en het beoogde gebruik wijken af van wat volgens de NRD in 2005 is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2).<sup>3</sup> Anderzijds is de huidige geluidzone, die uit 1993 dateert, gebaseerd op gebruik door jachtvliegtuigen en niet op vluchten met helikopters. Het is de bedoeling om in het nieuwe luchthavenbesluit het vergunde gebruik en de beschikbare milieuruimte in overeenstemming met de actuele behoeften vast te leggen.

Het MER wordt opgesteld in voorbereiding op de vaststelling van een luchthavenbesluit. Daarna zullen andere besluiten worden genomen, zoals over de bestemmingsplannen waarin de ruimtelijke beperkingen zullen worden vastgelegd. Geef voor de besluiten die nog op het luchthavenbesluit volgen, aan welke dat zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

Geef verder in het MER aan:

- welke wetten en regels en welk beleid relevant zijn voor het voornemen. Voorbeelden zijn:
  - de Wet luchtvaart (en daarop gebaseerde relevante besluiten en regelingen);
  - de Natuurbeschermingswet 1998 / Wet natuurbescherming;
  - de provinciale Verordening Ruimte;
  - het provinciale Waterkwaliteitsplan;
  - het provinciale Natuurbeheerplan.
- of het voornemen kan voldoen aan de voorwaarden die uit deze kaders voortkomen.

---

<sup>3</sup> Zie blz. 10 van de NRD: de referentie (SMT-2) gaat niet uit van stationeren van Chinook helikopters. Nu wordt de luchthaven regulier door dit type helikopters gebruikt.

## 3. Voornemen, alternatieven en referentie

### 3.1 Voornemen en alternatieven

Het voornemen beoogt:

- enerzijds het reguliere gebruik van de luchthaven vast te leggen. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om gebruik voor (oefen-)vluchten met defensiehelikopters. Daarnaast wordt de luchthaven gebruikt voor recreatief verkeer en, zeer beperkt, voor burgerluchtverkeer;
- anderzijds het beschikbaar houden van de luchthaven voor defensietoestellen die elders gestationeerd zijn. De NRD onderscheidt daarbij verschillende functies, namelijk: reserveveld-, oefenveld-, returnveld- en overloopfunctie.<sup>4</sup>

Onderbouw de behoefte aan en de vereiste omvang van iedere genoemde functie. Geef de omvang (aantallen toestellen en, waar mogelijk, aantallen vliegtuigbewegingen) zo concreet mogelijk aan in het MER. Uit de ontvangen zienswijzen blijkt immers dat de aard en omvang van de onderscheiden functies en van de verschillen tussen de vergunde en de te vergunnen situatie en tussen het reguliere en het incidentele gebruik onduidelijk zijn.<sup>5</sup> Inzicht in (de achtergrond van) wijzigingen in de behoeften van Defensie en in de kans op en de omvang van fluctuaties in het gebruik van de luchthaven zijn immers belangrijk voor de acceptatie (van de effecten) van het voornemen door de belanghebbenden. Daarnaast moet de informatie uit het MER de afweging van verschillende claims op de beschikbare milieugebruiksruimte mogelijk maken.<sup>6</sup>

De NRD beschrijft geen alternatieven voor het voorgenomen gebruik. Tijdens het locatiebezoek<sup>7</sup> is aangegeven dat alleen alternatieven voor de omvang van de reserveveldfunctie zullen worden onderzocht. Verder stelt de NRD dat de meeste mogelijkheden om hinder te beperken<sup>8</sup> al zijn benut. Voorbeelden zijn routeoptimalisatie, inzet van simulatoren en uitplaatsing van trainingen. Nog te overwegen zijn maatregelen tegen 'rattle noise'<sup>9</sup> die uit lopend onderzoek van TNO kunnen komen. Tegenover het beperkte alternatieven- en maatregelenonderzoek uit de NRD staan verschillende opties voor alternatieven en maatregelen van de insprekers.<sup>10</sup>

---

<sup>4</sup> Zie par. 3.1 op blz. 11 van de NRD.

<sup>5</sup> Zo zijn er vragen bij de vergunde/te vergunnen omvang van het aantal historische vluchten (zienswijzen van de Belangenvereniging Hulten en gemeente Breda) en van de reserveveldfunctie (zienswijzen heliwerkgroep Grote Spie, gemeenten Breda en Gilze en Rijen).

<sup>6</sup> Zo vraagt de belangenvereniging Hulten aandacht voor (borging van) de mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van Hulten, stelt de gemeente Gilze en Rijen dat de door de reservefunctie ontstane ruimtelijke beperkingen ook in volledige omvang gelden in de jaren dat die functie niet of slechts gedeeltelijk wordt gebruikt en de gemeente Breda dat het besluit een realistisch beeld van de situatie moet scheppen. Ten slotte geeft Rassers Advocaten namens verschillende betrokkenen aan dat de reserveveldfunctie een groot effect op het beperkingengebied zal hebben, doch slechts van beperkte betekenis zal zijn.

<sup>7</sup> De werkgroep van de Commissie heeft op 10 augustus de luchthaven bezocht om het voornemen met de initiatiefnemer en het bevoegd gezag te bespreken.

<sup>8</sup> De Commissie beschouwt een combinatie van hinderbeperkende maatregelen ook als een alternatief of variant voor het voornemen.

<sup>9</sup> Geluid dat ontstaat wanneer servies of andere objecten in een woning tegen elkaar aan trillen en dat zich in dit geval voordoet wanneer een helikopter op lage hoogte overvliegt.

<sup>10</sup> Zoals hoger vliegen, verplaatsen van slopes, warm draaien op een andere dan de huidige locatie of die locatie afschermen.

De Commissie redeneert op dit punt als volgt: het MER heeft niet zozeer tot doel te onderbouwen dat een voornemen voldoet aan alle wettelijke eisen en dus inpasbaar is en kan worden vergund. Het MER is vooral bedoeld om de milieueffecten van alternatieve opties voor de invulling van een voornemen en mogelijke maatregelen om die effecten terug te dringen in beeld te brengen en tegen elkaar af te wegen. De NRD geeft aan dat die afwegingen eerder hebben plaatsgevonden. Het MER zal duidelijk moeten maken wat er op dit punt is gebeurd, of alle suggesties uit de zienswijzen zijn afgewogen, wat het heeft opgeleverd, welke rol milieueffecten daarin hebben gespeeld en waarom er nauwelijks verdere optimalisatie mogelijk is dan wel waarvan verdere optimalisatie afhankelijk is. Daarmee wordt niet alleen verslag gedaan van het gevolgde proces — in overeenstemming met de intentie van de procedure voor de milieueffectrapportage — maar draagt het MER ook bij aan het overbruggen van het verschil in inzicht tussen de initiatiefnemer en de omwonenden over de mogelijkheden voor invulling van het voornemen.

Geef zowel voor het voorgenomen als voor het incidentele gebruik de vliegroutes aan met de te verwachten spreiding daar omheen. Geef aan met welke meteotoeslag gerekend wordt en maak de gebruikte meteotoeslag aannemelijk. Specificeer de verdeling van de vliegtuigbewegingen over vliegtuigtypes op dezelfde wijze en met hetzelfde detailniveau voor de referentie als voor alle alternatieven en varianten.

## 3.2 Referentie

In de zienswijzen<sup>11</sup> worden veel opmerkingen gemaakt en vragen gesteld over de referentiesituatie.<sup>12</sup> Die vragen en opmerkingen zijn enerzijds het gevolg van het feit dat de milieugebruiksruimte is gebaseerd op andere dan de huidige gebruiksfuncties. Anderzijds zijn de opmerkingen het gevolg van het feit dat de werkelijk benutte milieuruimte beduidend kleiner is dan de vergunde ruimte. In verschillende zienswijzen wordt er op aangedrongen om niet alleen de vergunde en de te vergunnen situatie met elkaar te vergelijken, maar ook het reguliere dagelijkse gebruik nu en in de toekomst. Verder wordt gevraagd om voor de vergunde en te vergunnen situatie de effecten van de reguliere gebruiksfuncties en die van incidentele gebruiksfuncties afzonderlijk in kaart brengen.

De Commissie onderschrijft de wensen van de insprekers. Ook zij vindt het belangrijk dat duidelijk wordt welke ruimte vergund is en wordt voor reguliere functies en welke, daar bovenop, voor incidentele functies. Verder moet uit het MER duidelijk worden hoe het werkelijke gebruik nu en in de toekomst van elkaar verschillen. Omdat geluidbelasting waarschijnlijk het dominante milieugevolg van dit voornemen zal zijn, adviseert de Commissie om de vergelijkingen vooral op dat milieuaspect te richten.

---

<sup>11</sup> Voorbeelden zijn de zienswijzen van de gemeente Gilze en Rijen, de heliwerkgroep Grote Spie, de belangenvereniging Hulten en Rassers Advocaten namens verschillende betrokkenen,

<sup>12</sup> De referentiesituatie of 'autonome ontwikkeling' beschrijft de situatie die in de toekomst ontstaat, als het voornemen niet wordt gerealiseerd. Deze beschrijving wordt gebruikt om de toekomstige situatie mét voornemen in perspectief te plaatsen.

Beschrijf de aard en de omvang van nieuwe ontwikkelingen, zoals de aanpassing van de Provinciale weg N282, en geef ze aan op een kaart. Dat is nodig voor een goed begrip van veranderingen die uit de analyses van de milieueffecten naar voren zullen komen. Draag er zorg voor dat eventuele woningbouwprojecten waarover reeds is besloten en die vallen binnen de gebieden omsloten door de 40 dB(A)  $L_{den}$ - en de 30 dB(A)  $L_{night}$ -contour en binnen het gebied op basis waarvan het groepsrisico wordt berekend, in het effectenonderzoek worden betrokken.<sup>13</sup> Onderbouw ten slotte ook de keuze van het referentiejaar.

---

<sup>13</sup> In de NRD wordt bij herhaling alleen over bestaande woningen geschreven. Volgens de Belangenvereniging Hulten zou er ook sprake zijn van geplande nieuwbouw in Hulten. Deze en eventuele andere nieuwbouwwoningen in de aangegeven gebieden moeten in het effectenonderzoek worden meegenomen.

## 4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen van het voornemen

### 4.1 Algemeen

#### Helder structureren van de effectbeschrijving

De Commissie ziet een tweedeling in de gevolgen die in kaart moeten worden gebracht, namelijk:

- de gevolgen voor de gezondheid, de milieukwaliteit en de natuur, die zowel binnen als buiten de beperkingengebieden kunnen optreden;
- de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening, die alleen binnen de beperkingengebieden optreden.

Beschrijf de effecten van de verschillende alternatieven op een eenduidige en transparante wijze en op hetzelfde detailniveau. Houd bij de effectbepaling ook rekening met effecten van andere plannen en projecten (cumulatie).<sup>14</sup> Dit is niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grenswaarden zijn gedefinieerd, zoals bij de concentratie 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 luchthaven<sup>15</sup>, over het aantal aanwezige personen en over het aantal en de karakteristiek van de vliegbewegingen.<sup>16</sup> Leg de karakteristieke vluchtgegevens per alternatief vast voor de verschillende berekeningen<sup>17</sup>, en ontsluit die informatie. Geef voor de berekeningen aan stikstofdepositie en luchtkwaliteit expliciet aan hoe de invoersets zich tot elkaar verhouden.

#### Onzekerheden

Onderbouw in het MER:

- de toepasbaarheid van de rekenmodellen als geen standaard rekenmethode is voorgeschreven. Zo is voor luchtvaart geen rekenmodel voor de luchtkwaliteit en depositie voorgeschreven en is er voor militair vliegverkeer geen voorgeschreven model voor het berekenen van veiligheidsrisico's. Verder is de geluidmaat Ke minder geschikt voor het berekenen van de geluidbelasting door (de circuitvluchten van) helikopters. Aangezien

---

<sup>14</sup> Te denken valt aan de bijdrage van (wijzigingen in) het wegverkeer aan de geluidbelasting en de luchtkwaliteit.

<sup>15</sup> 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 ook aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen.

<sup>16</sup> Zoals: de vlootsamenstelling, het tijdstip van vliegen, de verdeling over aan- en uitvliegroutes, de vliegprofielen, het aantal bewegingen per categorie e.d.

<sup>17</sup> Daarbij denkt de Commissie aan een informatiesysteem waarmee de (bron)gegevens voor de diverse berekeningen (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, depositie, etc.) raadpleegbaar zijn.



Ke nog steeds de wettelijk voorgeschreven geluidmaat is, moet het MER duidelijk beschrijven hoe het geluid van een manoeuvrerende helikopter in een Ke-waarde wordt vastgelegd en onderbouwen waarop de gekozen aanpak is gebaseerd;

- de herkomst en de keuze van de brongegevens waarmee de gevolgen van het voorne- men worden bepaald, zoals de emissiegegevens van helikopters en de verspreiding van die emissies gedurende de vlucht.

Ga ook in op de onzekerheden in de gegevens en berekeningen, vertaal onzekerheden zo mogelijk in een bandbreedte van de gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de verschil- len tussen de alternatieven. Spits de bespreking toe op milieuaspecten die in de verdere be- sluitvorming een belangrijke rol spelen en geef aan of en hoe belangrijke, ontbrekende infor- matie kan worden ingevuld.

## 4.2 Geluid

De NRD stelt voor om op het berekende geluid voor Chinook-helikopters een correctiefactor voor 'rattle noise' toe te passen. De Commissie adviseert om in het MER niet alleen de hoogte van de gekozen factor goed te onderbouwen, maar om het gevolg van toepassing van die factor voor de geluidcontouren afzonderlijk in kaart te brengen. Zo wordt duidelijk welk ruimtebeslag specifiek met dit fenomeen samenhangt.

Presenteer de relatieve geluidbijdragen van de verschillende typen activiteiten op de luchtha- ven hetzij als aparte contouren, hetzij als bijdragen op een aantal representatieve locaties.

Toets in aanvulling op wat in de NRD is genoemd de contour voor het grondgebonden geluid aan de zonegrens voor industrielawaai. Geef aan of en op welke wijze de feitelijke geluidbe- lasting getoetst wordt aan de geluidzone.

## 4.3 Luchtkwaliteit

### **NO<sub>2</sub>, fijn stof en elementair koolstof**

Beschrijf de effecten van de emissies van het weg- en luchtvaartverkeer<sup>18</sup> op de luchtconcen- traties, ook onder de grenswaarden.<sup>19</sup> Stem de berekeningen zoveel mogelijk af op de Rege- ling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 en beschrijf, bij eventuele afwijkingen daarvan, de ge- hanteerde systematiek. Indien de ontwikkeling in de concentraties van met name fijnstof daar aanleiding toe geeft, beschrijf dan indicatief de effecten van het voornemen op de luchtcon- centraties van elementair koolstof. Presenteer de resultaten van de berekeningen in de vorm van kaarten met concentratiecontouren en presenteer vergelijkingen bij voorkeur in de vorm van verschilbelastingkaarten.<sup>20</sup> Geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van gevoelige objecten en groepen. Geef aan of kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

---

<sup>18</sup> Inclusief de voertuigen en apparaten ter ondersteuning van het vliegverkeer.

<sup>19</sup> Immers, ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen gezondheidseffecten optreden.

<sup>20</sup> Gebruik hiervoor klassenbreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, indien klassenbreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onder- scheidend zijn.

### **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 verschuivingen 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**

Inventariseer de industrieën met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen in het gebied waar het plaatsgebonden risico door neerstorten van vliegtuigen significant bijdraagt aan de risico's van deze bedrijven.<sup>21</sup> Geef daarnaast aan hoe de vliegtuigbrandstoffen en eventuele additieven worden aangevoerd en opgeslagen. Breng de externe veiligheidsrisico's van dit transport en van de opslag op het luchthaventerrein in kaart.<sup>22</sup>

Geef ook aan of wijzigingen in het militaire gebruik gevolgen hebben voor de aard en omvang van de opslag van explosieve stoffen en daarmee voor de risicozones van deze opslag.

## **4.5 Hinderbeleving en gezondheid**

Het uitvoeren van een gezondheidseffectscreening (GES), zoals voorgesteld in de NRD, is volgens de Commissie weinig zinvol. Het levert geen aanvullende informatie op ten opzichte van de gedetailleerde analyses van de geluid- en luchtkwaliteitseffecten. 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. Geef de (indien relevant ook Vlaamse) beschermde gebieden in dat gebied aan op een kaart en vermeld de grondslag van de bescherming. Beschrijf alvorens de gevolgen voor de natuur in beeld te brengen de ingreep-effectrelaties, onder meer uitgaande van de beschikbare kennis over verstoringafstanden. De Commissie verwacht dat in ieder geval verstoring (geluid, beweging, licht) en gevolgen van (stikstof)depositie aan de orde zijn. Vergelijk de effecten van te vergunnen situatie met de effecten van het huidige gebruik.

---

<sup>21</sup> Hierbij kan de aanwijzing voor het Besluit Risico's Zware Ongevallen als onderscheidend criterium worden gebruikt.

<sup>22</sup> Vliegtuigbrandstof (Jet A1, UN 1863) valt onder de categorie ontvlambare vloeistoffen (LF1, ADR klasse 3, verpakkingsgroep III). Deze categorie is relevant voor de berekening van externe veiligheid.

## Gevolgen voor beschermde gebieden

### *Natura 2000-gebieden*

Ga na in hoeverre Natura 2000-gebieden, zoals 'Ulvenhoutse Bos', 'Regte Heide & Riels Laag', 'Loonse & Drunensche Duinen', 'Kampina & Oisterwijkse Vennen' en in België 'Heesbossen' en 'Turnhouts Vennengebied' door het voornemen worden beïnvloed. Beschrijf voor de relevant bevonden gebieden:

- de instandhoudingsdoelstellingen voor habitats en soorten die kunnen worden beïnvloed. Geef daarbij aan in hoeverre de doelen al worden gehaald;
- de omvang en de kwaliteit van de relevante habitattypen en leefgebieden van soorten;
- de actuele populatieomvang en populatietrends van relevante (vogel)soorten.

Onderzoek de gevolgen voor deze gebieden. Houd daarbij rekening met externe werking en met cumulatie.

Breng de eventuele (cumulatieve) effecten van emissies in beeld.<sup>23, 24</sup> Maak inzichtelijk of voldoende ruimte beschikbaar is in het Programma Aanpak Stikstof voor de toename van de stikstofdepositie veroorzaakt door de maximale mogelijkheden die het luchthavenbesluit biedt. Neem daarom de AERIUS-berekeningen op in het MER. Het project-MER dient ten minste de inhoudelijke informatie te bevatten op grond waarvan de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet aantast. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets<sup>25</sup> met succes wordt doorlopen.

### *Overige beschermde gebieden*

Beschrijf of, en zo ja hoe het voornemen de 'wezenlijke kenmerken en waarden' kan beïnvloeden van gebieden in het studiegebied die tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) behoren.<sup>26</sup> Beschrijf, zo nodig, mogelijke maatregelen om effecten in te perken. Beschrijf in hoeverre het voornemen gevolgen heeft voor de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de Groenblauwe mantel<sup>27</sup> en van de Ecologische verbindingso-nes<sup>28</sup>, en hoe met de eventuele gevolgen wordt omgegaan.

---

<sup>23</sup> Houd rekening met het feit dat de emissieverdeling van helikopters sterk kan afwijken van de verdelingen die standaard voor luchtvaart worden gehanteerd.

<sup>24</sup> Zorg voor een transparante en reproduceerbare berekening. Specificeer de gebruikte bronnen, rekenwijze en samenhang met de resultaten voor luchtkwaliteit, i.e. de gerapporteerde concentratiebijdragen.

<sup>25</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in: A: zijn er Alternatieve oplossingen, inclusief locatiealternatieven, voor een project of handeling?, 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?

<sup>26</sup> De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN zijn uitgewerkt in natuurbeheertypen behorende bij het provinciaal Natuurbeheerplan 2016. Het beschermingsregime voor het NNN is vastgelegd in art. 5 van de verordening Ruimte 2014.

<sup>27</sup> Zoals beschermd in art. 6.1 van de verordening Ruimte.

<sup>28</sup> Beschermd in art. 11 van de Verordening Ruimte. Deze zones maken in Noord-Brabant geen deel uit van het NNN maar wel van het provinciaal natuurnetwerk.

### **Gevolgen voor beschermde soorten**

Beschrijf welke beschermde soorten in het studiegebied te verwachten zijn en in hoeverre ze door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Geef aan waar deze soorten voorkomen, welk beschermingsregime geldt<sup>29</sup>, welke ingreep-effectrelatie te verwachten zijn en wat de gevolgen voor de staat van instandhouding kunnen zijn. Breng (indien aan de orde) mitigerende maatregelen in beeld.

Ga specifiek in op de gevolgen van (wijzigingen in) maatregelen in het vogelbeheergebied voor vogels. Bepaal of verbodsbepalingen kunnen worden overtreden, zoals het verbod op het verstoren van broedlocaties of van vaste rust- of verblijfplaatsen.

## **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 of middelen voor ijsbestrijding<sup>30</sup> en de maatregelen die zijn of worden genomen om deze gevolgen in te perken. Ga indien relevant in op gevolgen voor het provinciale Grondwaterbeschermingsgebied of gebieden gereserveerd voor waterwinning of waterberging.

## **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, ruimtelijke ontwikkelingen 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 kan leiden tot ernstige hinder, ernstige slaapverstoring respectievelijk een verhoogd risico<sup>31</sup>, en gebruik deze plannen bij de berekeningen van de milieueffecten van het voornemen. Maak hierbij apart inzichtelijk welke veranderingen in deze effecten komen door veranderingen in het vliegverkeer en welke effecten door ruimtelijke ontwikkelingen.

---

<sup>29</sup> Op 1 januari 2017 treedt de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking (geen overgangsrecht). Houd er rekening mee dat voor beschermde soorten drie beschermingsregimes gelden; inheemse vogelsoorten (§ 3.1), soorten van de Habitatrichtlijn (§ 3.2.) en een in beginsel minder strikt beschermingsregime voor een selectie van 'andere soorten'.

<sup>30</sup> De Brabantse Milieufederatie vraagt hiervoor aandacht in haar zienswijze.

<sup>31</sup> Zie hiervoor ook paragraaf 3.2 van dit advies.

## 5. Overige aspecten

### 5.1 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.

### 5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. 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 en vastleggen van beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven

### **Procedurele gegevens:**

Aankondiging start procedure: 29 april 2016

Bekendmaking 31 mei 2016 op de website van de gemeente Gilze en Rijen

Ter inzage legging van 3 juni t/m 4 juli 2016

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 6 september 2016

### **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)

dhr. ir. J.H. van der Vlist (voorzitter)

dhr. ing. R.L. Vogel

dhr. dr. J. Wesseling

### **Werkwijze bij advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. De informatie die ze van het bevoegde gezag heeft ontvangen, vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie ook een locatiebezoek afgelegd. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op onze website op de pagina *Wat doet de Commissie*, in het hoofdstuk Advisering ([www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie](http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie))

### **Betrokken documenten:**

U vindt de documenten die bij het advies zijn gebruikt, via deze link: [3050](#), of door dit nummer op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft kennis genomen van 21 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 18 juli 2016 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Bezoekadres**

A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

**Postadres**

Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

