



KONINKLIJKE LUCHTMACHT



Startnotitie milieueffectrapportage
luchtvaartterrein Woensdrecht

03 april 2002

Definitief

Koninklijke Luchtmacht



Documenttitel	Startnotitie milieueffectrapportage luchtvaarterrein Woensdrecht
Status	Definitief
Datum	03 april 2002
Projectnaam	MER Koninklijke Luchtmacht
Projectnummer	L0243.A1
Opdrachtgever	Koninklijke Luchtmacht
Referentie	4L0243.A1/R001Woensdrecht/MAHA/Nijm

INHOUDSOPGAVE

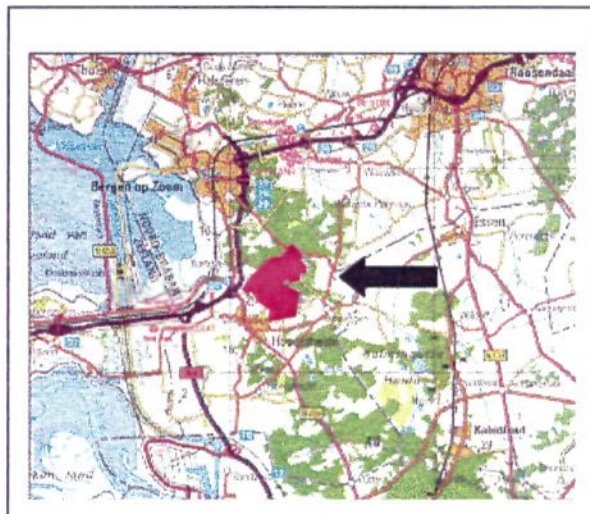
	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Algemeen	1
1.2 Aanleiding tot het voornemen	2
1.3 Milieueffectrapportage en de rol van de Startnotitie	3
1.4 Inhoud van de Startnotitie	3
2 PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLING VOORNEMEN	5
2.1 Achtergrond en historie	5
2.2 Probleemstelling	5
2.3 Doelstelling van het voornemen	5
3 BELEID EN BESLUITEN	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Internationaal beleid	7
3.3 Landelijk beleid	7
3.3.1 Defensie	7
3.3.2 Milieu en ruimtelijke ordening	8
3.4 Provinciaal beleid	9
3.4.1 Milieu	9
3.4.2 Ruimtelijke Ordening	10
3.4.3 Luchtvaart	10
3.5 Gemeentelijk beleid	10
3.6 Besluitvormingskader	11
3.7 Genomen besluiten	11
3.8 Te nemen besluiten	11
4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	12
4.1 Inleiding	12
4.2 Voorgenomen activiteit	12
4.3 Alternatieven	14
4.3.1 Nulalternatief	14
4.3.2 Militair gebruik	14
4.3.3 Meest Milieuvriendelijke Alternatief	14
5 BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	15
5.1 Inleiding	15
5.2 Terreinbeschrijving	15
5.3 Geluid	17
5.3.1 Zonering	17
5.3.2 Huidige geluidszone en geluidbelasting	17
5.3.3 Geluidsbronnen	18
5.4 Externe veiligheid	19
5.5 Luchtkwaliteit	19
5.6 Bodem en water	20
5.7 Landschap	21

5.8	Ecologie	21
6	GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	24
6.1	Inleiding	24
6.2	Geluid	24
6.3	Externe veiligheid	24
6.4	Luchtkwaliteit	24
6.5	Bodem en water	24
6.6	Landschap	25
6.7	Ecologie	25
6.8	Verkeer en vervoer	25
6.9	Aanpak en diepgang van het effectonderzoek	25
7	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	26
7.1	Vergelijking en beoordeling van de alternatieven	26
7.2	Meest milieuvriendelijke alternatief	26
7.3	Toetsing aan het beleidskader	26
8	OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER	27
8.1	Leemten in kennis en informatie	27
8.2	Aanzet tot een monitoringprogramma	27
8.3	Samenvatting	27
9	PROCEDURELE ASPECTEN	28
9.1	Algemeen	28
9.2	M.e.r. procedure	30
9.3	Luchtvaartwet procedure	31
9.4	Tijdplanning	32
	BIJLAGE A. GEGEVENS INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG	33
	BIJLAGE B. VERKLARENDE WOORDENLIJST	34
	BIJLAGE C. LITERATUUR	

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Het Ministerie van Defensie/Koninklijke Luchtmacht is voornemens een geluidszone ingevolge de Luchtvaartwet, vast te stellen rondom het militaire luchtvaartterrein Woensdrecht. Deze geluidszone heeft betrekking op de geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen. Hiertoe dient de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet te worden doorlopen. Hierbij wordt tevens op vrijwillige basis de milieueffectrapportage procedure (m.e.r.) ingevolge de Wet milieubeheer doorlopen. Deze startnotitie vormt het formele begin van de m.e.r.



Figuur 1.1: Ligging vliegbasis Woensdrecht

Bron: Topografische dienst Emmen 1998

Het luchtvaartterrein Woensdrecht is een bestaand aangewezen militair luchtvaartterrein ten zuiden van Bergen op Zoom (zie figuur 1.1). Op de basis zijn drie luchtmachtonderdelen gevestigd: de Koninklijke Militaire School Luchtmacht vliegbasis Woensdrecht, het Logistiek Centrum Koninklijke luchtmacht en de Luchtmacht Meteorologische Groep. De Koninklijke Militaire School Luchtmacht vliegbasis Woensdrecht (KMSL/Vlb. WDT) verzorgt het merendeel van de interne opleidingen van de KLu. Op het luchtvaartterrein is een squadron lesvliegtuigen gestationeerd voor de Elementaire Militaire Vliegeropleiding (EMVO).

Het Logistiek Centrum Koninklijke luchtmacht (LCKLu) richt zich op het herstel en behoud van de inzetbaarheid van het materieel door uitvoering van onderhouds- en bevoorradingsactiviteiten en het leveren van technische expertise. De Luchtmacht Meteorologische Groep (LMG) verstrekt weersverwachtingen en verzorgt meteorologische opleidingen.

Verder wordt het luchtvaartterrein gebruikt voor reguliere oefeningen van luchtmacht- en marinevliegtuigen (oefennaderingen, bezoeken, etc). Ook vindt er bondgenootschappelijk medegebruik plaats. Het luchtvaartterrein heeft een functie als reservebasis voor één squadron jachtvliegtuigen. Ook heeft de basis een functie als Lines of communication (LOC) / Sea Air Interface (SAI). Op het luchtvaartterrein zijn vestigingen van de Dienst Gebouwen, Werken & Terreinen (DGW&T) en de Defensie Telematica Organisatie (DTO). Daarnaast vindt incidenteel civiel medegebruik plaats door de nabijgelegen vliegtuigindustrie (Fokker Services) en is de West-Brabantse Aeroclub en de KLu Zweefvliegclub Woensdrecht hier gevestigd (recreatief medegebruik).

De voorgenomen aanwijzing en geluidszonering van het militaire luchtvaartterrein Woensdrecht betekenen een bestendiging van de huidige functie en het gebruik van het luchtvaartterrein. De geluidszone rond het luchtvaartterrein is in 1985 indicatief vastgelegd met het Structuurschema Militaire Terreinen. Zoals gezegd vormt deze Startnotitie het begin van de procedure. De m.e.r.-procedure uit het Besluit m.e.r. 1994 wordt uitgevoerd voorafgaande aan de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet voor het te nemen besluit voor het luchtvaartterrein Woensdrecht.

1.2 Aanleiding tot het voornemen

Voor zeven van de elf militaire luchtvaartterreinen (Leeuwarden, Twenthe, Deelen, Soesterberg, De Kooy, Valkenburg en Gilze-Rijen) is een geluidszone ingevolge de Luchtvaartwet onherroepelijk vastgesteld. Voor vier militaire luchtvaartterreinen (Volkel, Eindhoven, Woensdrecht en De Peel) zijn zoneringsprocedures op grond van de Luchtvaartwet gestart. De planning was dat deze procedures in 1999 afgerond zouden worden. In deze planning is verandering gekomen door een uitspraak op 8 december 1998 van de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het besluit waarmee de geluidszone van het luchtvaartterrein Volkel was vastgesteld. In januari 2000 is de uitspraak onherroepelijk geworden.

De Voorzitter betwijfelde blijkens deze uitspraak of de Luchtvaartwet, zoals deze luidt na de wetswijziging in 1994 (Wet van 7 juli 1994, Stb. 601) de grondslag kan bieden voor een besluit waarin een geluidszone wordt vastgesteld zonder dat bij dat besluit tevens de aanwijzing ex artikel 24 van de Luchtvaartwet wordt gegeven of zonder dat deze aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet wordt gewijzigd.

Na intern en extern overleg en na advies ingewonnen te hebben van de landsadvocaat is besloten om deze rechterlijke uitspraak te volgen en niet de uitspraak in de bodemprocedure af te wachten. Dit besluit betekent concreet dat voor de luchtvaartterreinen Volkel, Eindhoven, Woensdrecht en De Peel alsnog en vanaf het eerste begin een aanwijzings- en zoneringsprocedure moet worden gevolgd.

Het besluit tot het opnieuw doorlopen van de procedures is door de Staatssecretaris van Defensie per brief van 8 november 1999 aan de Tweede Kamer gemeld. De Commissies Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM, Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet) van de betrokken vliegbases, alsmede de provincies en gemeenten die betrokken zijn bij de aanwijzings- en zoneringsprocedures zijn tevens van dit besluit op de hoogte gesteld.

Op basis van bovenstaande heeft het Ministerie van Defensie besloten te starten met de voorbereiding voor de m.e.r. procedure voor het luchtvaartterrein Woensdrecht. De Startnotitie is de eerste stap daarin. De *initiatiefnemer* van deze m.e.r. procedure is de Bevelhebber der Luchtmacht (BDL). Het *bevoegd gezag* is de Staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Nadere gegevens over de initiatiefnemer en het bevoegd gezag zijn opgenomen in bijlage 1.

1.3

Milieueffectrapportage en de rol van de Startnotitie

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld ter ondersteuning van de besluitvorming over een activiteit met mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen. Het milieueffectrapport (MER) geeft zo objectief mogelijk aan welke milieueffecten te zijn verwachten wanneer een bepaalde activiteit wordt ondernomen.¹ Het MER geeft ook aan welke mogelijk alternatieven er zijn en wat de milieueffecten van die alternatieven zijn. De start van een m.e.r procedure wordt gevormd door de startnotitie. In deze startnotitie geeft de initiatiefnemer aan wat zijn plannen zijn. De startnotitie is bedoeld om het bevoegd gezag, de wettelijke adviseurs, de Commissie voor de milieueffectrapportage en de insprekers te informeren. Het geeft de contouren weer van de uit te werken alternatieven en de diepgang en mate van detail van informatie die met het MER op tafel moeten komen. De startnotitie moet in ieder geval gegevens over de initiatiefnemer bevatten en het doel van de activiteit aangeven. Verder geeft de startnotitie de aard en omvang van de activiteit en de plaats waar de activiteit is gepland aan. Ook het besluit waarvoor het MER wordt gemaakt en de globale aanduiding van de milieugevolgen worden in de startnotitie omschreven (Handleiding milieueffectrapportage, Ministerie van VROM en Ministerie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1994). Een meer gedetailleerde beschrijving van de procedure is opgenomen in hoofdstuk 9 van deze Startnotitie.

Vrijwillige m.e.r.

De Koninklijke luchtmacht volgt de milieueffectrapportage procedure op vrijwillige basis. De Staatssecretaris van Defensie heeft hiertoe per brief van 30 maart 2001 de Minister van VROM en de Minister van LNV gevraagd hier medewerking aan te verlenen. De Minister heeft per brief van 10 mei 2001 haar medewerking toegezegd en deze brief is in afschrift naar de Minister van LNV gestuurd.

Openbaarheid gegevens

Een deel van de gegevens in deze startnotitie betreft militair gerubriceerde gegevens en zijn niet openbaar. Waar nodig zullen deze gegevens wel worden betrokken bij het opstellen van het MER en het berekenen van effecten, maar ze worden niet gepubliceerd. Speciaal voor dit doel gescreende VROM ambtenaren krijgen wel inzage in de gebruikte gegevens zodat controle mogelijk is.

1.4

Inhoud van de Startnotitie

Deze Startnotitie bevat negen hoofdstukken en een drietal bijlagen. De achtergrond bij het voornemen, de probleemstelling en de doelstelling worden beschreven in hoofdstuk 2. Het beleid, de genomen en de te nemen besluiten worden beschreven in hoofdstuk 3. De voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn beschreven in hoofdstuk 4. Informatie over het luchtvaartterrein Woensdrecht en de bestaande toestand van het milieu is opgenomen in hoofdstuk 5. De wijze waarop de gevolgen voor het milieu worden onderzocht is beschreven in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 beschrijft de wijze waarop de alternatieven worden vergeleken. De overige, nog op te stellen, onderdelen van het MER zoals de leemten en kennis in informatie en een monitoringsprogramma zijn opgenomen in hoofdstuk 8. De procedures ingevolge de Luchtvaartwet en de m.e.r. procedure zijn

¹ M.e.r.: de milieueffectrapportage procedure

MER: het milieueffectrapport

beschreven in hoofdstuk 9. De bijlagen bevatten de gegevens over de initiatiefnemer en bevoegd gezag, een literatuurlijst en een verklarende woordenlijst.

2 PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLING VOORNEMEN

2.1 Achtergrond en historie

Het luchtvaartterrein is aangelegd in 1932 en werd in 1940 door de Duitsers uitgebreid. In de jaren vijftig kocht de Koninklijke Luchtmacht nieuwe gronden aan om de basis verder uit te breiden met de huidige startbaan. Op 3 januari 1962 is Woensdrecht aangewezen tot militair luchtvaartterrein op basis van de Luchtvaartwet (LVW) bij beschikking nr. 264.020/H. De basis huisvest tegenwoordig ondermeer de Koninklijke Militaire School Luchtmacht (KMSL), een logistiek centrum (LCKLu) en de Luchtmacht Meteorologische Groep (LMG). De KMSL verzorgt onder andere de initiële opleiding tot vlieger. Begin jaren tachtig kwam het eerste structuurschema militaire terreinen (SMT) uit, waarin was aangegeven dat Woensdrecht naast reservevliegbasis ook in de toekomst als Collocated Operating Base (COB) zal fungeren. De ligging van startbaan werd niet gewijzigd. De geluidszonering van de basis werd in het SMT gebaseerd op het gebruik door één squadron F-16's, bondgenootschappelijk medegebruik en incidenteel civiel medegebruik, onder andere ten behoeve van de vliegtuigindustrie.

De Defensienota (2000) bevat geen belangrijke aandachtspunten voor Woensdrecht. Het tweede Structuurschema Militaire Terreinen, deel 1: Ontwerp PKB uit 2001, geeft opnieuw aan welke functie het luchtvaartterrein heeft. Het huisvest een squadron lesvliegtuigen voor de initiële vliegeropleiding en fungeert als reservebasis en Lines of Communication / Sea Air Interface. Ook vliegtuigen die in onderhoud zijn bij de op het luchtvaartterrein aanwezige logistieke groep, maken gebruik van het veld. Er vindt incidenteel burgermedegebruik plaats door de civiele vliegtuigindustrie die naast het luchtvaartterrein is gelegen. In het SMT-2 is de geluidszone indicatief opgenomen. Deze geluidszone is berekend, rekening houdend met het gebruik door de PC-7 vliegtuigen van de vliegeropleiding, alsmede de overige taken.

2.2 Probleemstelling

Het militaire luchtvaartterrein Woensdrecht beschikt over een indicatieve geluidszone die dateert uit 1985. Uiterlijk eind 2004 moet een definitieve geluidszonering voor het luchtvaartterrein worden vastgelegd. Voor het vaststellen van deze zonering dient een aanwijzingsbesluit te worden genomen volgens de aanwijzings- en zoneringsprocedure van de Luchtvaartwet. Voorafgaand aan deze procedure zal de m.e.r. procedure uit de Wet Milieubeheer worden doorlopen.

2.3 Doelstelling van het voornemen

Het doel van het voornemen is het wijzigen van de bestaande aanwijzing van het militaire luchtvaartterrein Woensdrecht en het definitief vaststellen van de geluidszone op basis van de Luchtvaartwet rondom het militaire luchtvaartterrein Woensdrecht.

Bij de aanwijzing worden twee besluiten vastgesteld. Het eerste is een besluit van de Minister/Staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de Minister van VROM. Het besluit legt vast:

- de ligging van start- en landingsbaan;
- de geografische begrenzing van het luchtvaartterrein;
- plan in hoofdzaak voor aanleg en gebruik van het luchtvaartterrein;

- de ligging en omvang van de geluidscontouren en geluidszone.

Het tweede besluit is een besluit van de Minister van VROM in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie. Dit besluit betreft de planologische doorwerking van de geluidscontouren en geluidszone naar bestemmingsplannen.

3 BELEID EN BESLUITEN

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het beleid en de besluiten die van belang zijn voor het luchtvaartterrein Woensdrecht. Dit beleid en de besluiten vormen de kaders waarbinnen het luchtvaartterrein kan opereren. Daarbij is een indeling te maken naar internationaal, nationaal, provinciaal en lokaal beleid. Daarnaast kan het beleid op alle vier niveau's in een aantal beleidsvelden worden ingedeeld. Op internationaal niveau is slechts sprake van relevant beleid op het gebied van de luchtvaart (paragraaf 3.2). Het gaat dan om geluidsbelasting, maar ook om luchtverontreiniging. Op nationaal niveau is een onderscheid te maken in beleid op het gebied van defensie, luchtvaart en milieu en ruimtelijke ordening (paragraaf 3.3). Op provinciaal niveau is beleid op het gebied van luchtvaart, milieu en ruimtelijke ordening van belang (paragraaf 3.4). Op lokaal niveau speelt met name het ruimtelijke ordeningsbeleid een rol van betekenis (paragraaf 3.5).

3.2 Internationaal beleid

Het internationaal milieubeleid inzake de civiele luchtvaart heeft met name betrekking op geluid en luchtverontreiniging. Nederland is lid van diverse internationale luchtvaartorganisaties zoals de International Civil Aviation Organisation (ICAO), de European Civil Aviation Conference (ECAC), de Joint Aviation Authorities (JAA) en Eurocontrol. Ook de Europese Unie (EU) is actief op het gebied van de luchtvaart, met name veiligheid en geluid. Momenteel is een nieuwe beoordelingsmaat voor geluidsbelasting, de L_{den} (Level day-evening-night), in voorbereiding. De L_{den} moet (in ieder geval voor de burgerluchtvaart) de in Nederland bestaande beoordelingsmaten voor geluidsbelasting zoals de Ke en de bkl vervangen. Vooralsnog zal deze uniforme maat niet gelden voor militaire terreinen.

De ICAO heeft een leidende rol op het gebied van de beheersing van de luchtvaartemissies door de civiele luchtvaart. In 1993 en wederom in 1998 zijn de normen voor stikstofoxiden aangescherpt. Aan een verscherping van de normen voor koolstofoxiden wordt zowel binnen de ICAO als de EU gewerkt. Deze plannen passen in het kader van de afspraken die zijn gemaakt tijdens de Kyoto klimaatconferentie van december 1997. De Koninklijke Luchtmacht volgt, waar mogelijk, de regelgeving van de ICAO.

3.3 Landelijk beleid

3.3.1 Defensie

Het Ministerie van Defensie heeft drie belangrijke nota's uitgebracht die kaderstellend zijn voor het luchtvaartterrein Woensdrecht. In de eerste plaats is dat het Structuurschema Militaire Terreinen (vastgesteld in 1985). Recent is de opvolger van deze nota: deel 1 van het SMT-2, 2001-2002 uitgebracht. Het SMT-2 bevindt zich nog in het ontwerp stadium (Ontwerp-PKB, deel 1) en is formeel nog geen vastgesteld beleid, maar een beleidsvoornemen. De twee andere nota's zijn de Defensienota (2000) en de Defensie Milieubeleidsnota 2000 (DMB2000).

Het *Structuurschema Militaire Terreinen (SMT)* dateert van 1985 en is op dit moment vigerend beleid, totdat het SMT-2 formeel van kracht wordt. Het SMT beschrijft onder andere de functie en belegging van het luchtvaartterrein Woensdrecht: een reservebasis die periodiek is belegd tot maximaal één squadron F-16's en waar civiel medegebruik incidenteel plaatsvindt ten behoeve van de vliegtuigindustrie.

Het *SMT-2, deel 1* geeft aan welk beleid gevoerd wordt met betrekking tot de inrichting en het gebruik van alle terreinen die tot defensie terreinen behoren. Doelstelling van het SMT-2 is "...het scheppen van de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor de gereedstelling en instandhouding van de krijgsmacht. Verwezenlijking van de infrastructuur voor huisvesten, opleiden en oefenen van de krijgsmacht, versterking van de ruimtelijke kwaliteit, doelmatige benutting van het ruimtebeslag en verweving van functies waar mogelijk c.q. scheiding waar nodig...". Binnen dat kader wordt een bijdrage geleverd aan het rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening, natuur, milieu, recreatie en cultuurhistorie. Relevant rijksbeleid, zoals de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, de Derde Nota Waddenzee, de nota Natuur voor Mensen en de nota Belvédère, is betrokken bij het opstellen van het SMT-2. Tijdens de geldigheidsduur van het SMT-2 zal verder worden gewerkt aan het samengaan van defensiegebruik met andere functies, bijvoorbeeld natuur en recreatie, om een verdere synergie te bereiken. Medegebruik van defensie terreinen voor natuur- en extensieve recreatieve doeleinden wordt bevorderd.

Specifiek voor het luchtvaartterrein Woensdrecht wordt vermeld, dat de basis een squadron lesvliegtuigen voor de initiële vliegeropleiding huisvest en fungeert als reservebasis en LOC/SAL. Ook vliegtuigen die in onderhoud zijn bij het op de basis aanwezige Logistiek Centrum Koninklijke Luchtmacht maken gebruik van het veld. Er vindt incidenteel burgermedegebruik plaats onder andere door de civiele vliegtuigindustrie die naast het luchtvaartterrein is gelegen.

De *Defensienota 2000* is toegespitst op het beleid ten aanzien van de krijgsmacht als geheel. Aspecten die aan de orde komen zijn: veiligheidsbeleid, personeelsbeleid, materieelbeleid en de communicatie, uitvoering en sturing door het ministerie.

De *Defensie Milieubeleidsnota 2000*, tenslotte, is de opvolger van het Defensie Meerjarenplan Milieu 1993. De bedrijfsvoering staat centraal. Het beleid rust op drie pijlers: het invoeren van milieuzorg, het opzetten van een meet- en registratiesysteem en het vergroten van inzicht in en de verdere terugdringing van de milieubelasting. Met dat uitgangspunt worden milieudoelen gesteld. De doelen liggen op verschillende gebieden. Voor deze MER zijn de doelen op het gebied van Energie (9% energie-efficiency verbetering in 2004 ten opzicht van 1999), Geluid (geen toename van geluidhinder) en Natuur (in 2002 zal een monitoringssysteem voor natuurwaarden worden ingevoerd) van belang. Het streven van de KLu is om per 01-01-2003 een certificeerbaar Arbo en Milieuzorgsysteem beschikbaar te hebben op luchtvaartterrein Woensdrecht.

3.3.2 Milieu en ruimtelijke ordening

Op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening zijn drie nota's van belang. Dat is in de eerste plaats het Nationaal Milieubeleidsplan, de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en tot slot de nota luchtverontreiniging en luchtvaart.

Het *Nationaal Milieubeleidsplan 4* (NMP4) is de start van een nieuwe beleidscyclus voor milieubeleid. Het legt het Rijksbeleid voor de komende jaren vast op het gebied van milieu. De nota brengt in kaart welke milieuproblemen er bij ongewijzigd beleid in 2030 kunnen optreden. Als belangrijke onderwerpen kunnen worden genoemd klimaatverandering, verlies van biodiversiteit en bedreigingen van de gezondheid en externe veiligheid. De overheid wil sturing geven aan het globaliseringsproces zodat economische ontwikkeling gelijke tred houdt met de ecologische ontwikkeling. Het wensbeeld wordt vastgelegd in een aantal kwaliteitsbeelden. De nota formuleert vier clusters van maatregelen. In de eerste plaats is dat het realiseren van een duurzame energiehuishouding. Het tweede cluster betreft een duurzaam gebruik van mondiale biodiversiteit en hulpbronnen. Het derde cluster richt zich op het realiseren van een duurzame landbouw en het laatste cluster maatregelen is een beleidsvernieuwing van het stoffenbeleid, tezamen met een aanscherping van de reeds bestaande maatregelen op het gebied van voedselveiligheid, biotechnologie en straling. In het NMP-4 wordt ingegaan op het milieuproblemen die zijn te signaleren rond luchtvaartterreinen, en het beleid dat geformuleerd is ter bestrijding van deze problematiek. Van belang daarbij is de beleidsvernieuwing ter zake van externe veiligheid.

De Vijfde Nota over de Ruimtelijke ordening (Vijno) is de opvolger van de Vierde Nota Ruimtelijke ordening Extra (Vinex). De nota legt het beleid voor de ruimtelijke ordening van Nederland voor de komende jaren neer. De Vinex is vigerend beleid totdat de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening definitief is vastgesteld. Deel 1 van de Vijfde Nota; het kabinetsvoornemen kwam in december 2000 uit. Inmiddels heeft de inspraak plaatsgevonden en werden de reacties gebundeld. Vervolgens is de reactie op de inspraak (deel 3) verschenen en moet het kabinetsbesluit (deel 4) nog volgen. De belangrijkste elementen uit de nota zijn de invoering van contouren, bundeling van verstedelijking in stedelijke netwerken en de vraag hoe water te combineren met andere functies. Voor militaire luchtvaartterreinen wordt geen specifiek beleid beschreven, behalve dat het gebruik van de luchtvaartterreinen constant blijft. Er wordt verwezen naar deel 1 van het SMT2 dat in december 2001 is verschenen.

De Nota luchtverontreiniging en luchtvaart (1995) is in gezamenlijk overleg tussen de ministeries van VROM, V&W en Defensie tot stand gekomen. De nota gaat uit van een internationale aanpak omdat het karakter van de sector eenzijdige nationale aanpak niet toelaat. De tweede Nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (Mlulu: Mondiale luchtverontreiniging en luchtvaart) is momenteel in voorbereiding en wordt naar verwachting eind 2002 naar de Tweede Kamer verzonden.

3.4 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in het Streekplan Noord-Brabant (Provincie Noord-Brabant, 2002), de Notitie 1999 "Milieu in uitvoering" (Provincie Noord-Brabant, 1995) en het Provinciaal milieubeleidsplan 2000-2004. De nota luchtvaart dateert van 1993.

3.4.1 Milieu

Het provinciaal Milieubeleidsplan (2000-2004) legt het provinciale beleid op het gebied van milieu voor de komende vier jaar vast. De nota sluit aan bij de doelstellingen zoals die in het NMP3 verwoord zijn. Belangrijkste doelen uit het provinciale plan zijn de vermindering van de milieudruk door de landbouw, het verbeteren van de energie-

efficiency bij energie-intensieve bedrijven en de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen.

3.4.2 Ruimtelijke Ordening

Het Streekplan van de provincie Noord-Brabant is momenteel in een proces van herziening. Het ontwerp-streekplan 2002 is de voorloper van het definitieve streekplan. Het streekplan bestaat uit de hoofdlijnen van het beleid. Dat is de visie van de provincie voor Noord-Brabant. Daarnaast is er het ontwikkelingsprogramma, waarin de hoofdlijnen nader worden uitgewerkt. De visie van de provincie bestaat uit vijf basisprincipes: meer aandacht voor onderste lagen, zuinig ruimtegebruik, concentratie van verstedelijking, zonering van het buitengebied en grensoverschrijdend denken en handelen. Het (ontwerp) streekplan anticipeert op de Vijfde Nota Ruimtelijke ordening, deel 1. Leidende principes uit die nota werken door in het (ontwerp)streekplan. Het gaat dan om stedelijke netwerken, contourenbeleid en waterbeleid.

Het beleid ten aanzien van (militaire) vliegvelden staat kort vermeld in het (ontwerp)streekplan. De provincie streeft ernaar de burgerluchtvaart te concentreren op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. De aanleg van nieuwe luchtvaartterreinen is uitgesloten. Totdat GS dit plan herzielt of intrekt, blijft het uitwerkingsplan Militaire terreinen (op basis van het vorige streekplan) van kracht. Het ontwerp streekplan gaat niet in op de kleine of recreatieve burgerluchtvaart.

3.4.3 Luchtvaart

De nota Luchtvaart van de provincie Noord-Brabant (1993) geeft het provinciale kader voor de luchtvaart weer, zowel voor militaire als civiele luchtvaart. De provincie Noord-Brabant bereidt momenteel een nieuwe nota met betrekking tot luchtvaart voor.

3.5 Gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan is, conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het belangrijkste beleidskader voor de ruimtelijke ordening op gemeentelijk niveau. Het bestemmingsplan geeft aan welke functies in het gebied liggen en welke regels daarvoor gelden. Het vormt onder meer het toetsingskader voor de aanvraag van bouwvergunningen. In het bestemmingsplan is aangegeven dat de luchtmachtbasis de bestemming "Militaire vliegbasis" heeft. Het gebied is onderverdeeld in vier gebieden met elk een eigen toegestaan bebouwingspercentage. Van belang is dat gebied II (gebied ten zuiden van de start- en landingsbaan en ten oosten van Fokker Services) aangeduid wordt als bos en vennen met hoge natuurwaarden. In dit deel is het beleid gericht op "...behoud, herstel van het aanwezige bos en/of natuurontwikkeling van natuurwaarden in de vorm van biotopen voor 'amfibieën en reptielen' en 'planten en plantengemeenschappen'...".

Een luchtvaartterrein geeft beperkingen aan het ruimtegebruik van de directe omgeving. In het verlengde van de start-/landingsbaan is een gebied gelegen waar restricties gelden voor de hoogte van objecten. In verband met de vliegveiligheid mogen bouwwerken, bomen, etc niet door het zogenaamde obstakel vrije vlak steken. De doorwerking van deze beperkingen vindt plaats door opname van de invliegfunnels in de diverse bestemmingsplannen.

3.6 Besluitvormingskader

Het besluitvormingskader wordt gevormd door de Luchtvaartwet. Om dit besluit zorgvuldig te kunnen nemen, wordt de m.e.r. procedure op basis van de Wet milieubeheer (Besluit milieueffectrapportage, 1994) gevolgd, zodat de milieueffecten een volwaardige plaats hebben in de besluitvorming. De procedures en de onderlinge samenhang worden beschreven in hoofdstuk 9.

3.7 Genomen besluiten

Een aantal genomen besluiten is reeds genoemd in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.2. De belangrijkste genoemde besluiten voor deze m.e.r. procedure zijn:

- de aanwijzing van het luchtvaartterrein Woensdrecht als militair luchtvaartterrein (3 januari 1962);
- de vaststelling van het Structuurschema Militaire Terreinen 1985;
- de vaststelling van de indicatieve 35 Ke geluidszone (1985);
- de vaststelling van het Structuurschema Militaire Terreinen 2, deel 1 Ontwerp PKB, door de Staatssecretaris van Defensie, de Minister van VROM en de Staatssecretaris van LNV (november 2001).

3.8 Te nemen besluiten

De volgende besluiten dienen te worden genomen:

- Besluit tot wijziging van de aanwijzing tot militair luchtvaartterrein Woensdrecht;
- Besluit tot vaststelling van de geluidszone van het militaire luchtvaartterrein Woensdrecht.

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De voorgenomen activiteit bestaat uit de militaire vliegtuigbewegingen. De alternatieven bestaan uit de wettelijk te beschrijven alternatieven: het nulalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). De zogenaamde inrichtingsalternatieven zijn hier niet van toepassing, omdat het initiatief uitgaat van een bestaande situatie en er geen sprake is van nieuw te realiseren faciliteiten.

4.2 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit een bestendiging van de taken die op dit moment op het luchtvaartterrein uitgevoerd worden. Deze zijn geaccordeerd door het parlement en weergegeven in de Defensienota (2000) alsook in het SMT-2, deel 1. Daarin staat aangegeven dat Woensdrecht één squadron lesvliegtuigen huisvest, fungeert als reservebasis, LOC/SAI en er bondgenootschappelijk en incidenteel civiel medegebruik plaatsvindt. In onderstaande alinea's zijn de activiteiten op Woensdrecht nader omschreven. In principe zal gedurende de dagperiode en incidenteel gedurende de nacht worden gevlogen.

Luchtmachtonderdelen

Op luchtvaartterrein Woensdrecht is een drietal Luchtmachtonderdelen gevestigd. Dat zijn de Koninklijke Militaire School Luchtmacht vliegbasis Woensdrecht (KMSL/Vlb. WDT), het Logistiek Centrum Koninklijke Luchtmacht (LCKLu) en de Luchtmacht Meteorologische Groep (LMG). Op de basis werken ca. 1600 militairen en burgers. Daarnaast zijn er gemiddeld 1100 leerlingen en cursisten binnen.

Baan

Het luchtvaartterrein beschikt over een start- en landingsbaan van 2500 meter lengte. Er zullen geen veranderingen optreden met betrekking tot de lengte van de baan.

131 Elementaire Militaire Vlieg Opleidings Squadron (131 EMVO Squadron)

Dit squadron heeft onder andere als taak het verzorgen van een voorbereidende vliegeropleiding ten behoeve van de Luchtmacht en Marine. Tevens verzorgt het squadron de voortgezette vliegeropleiding, de simulator instructeursopleiding en de vlieger instructeursopleiding. Voor de vliegeropleidingen maakt de Luchtmacht gebruik van het Pilatus PC-7 lesvliegtuig.

Andere activiteiten

Naast het 131 Squadron bestaat de KMSL/Vlb. WDT uit nog een aantal opleidings- en ondersteunende squadrons. Het gaat dan om 130 Militaire Opleidingen Squadron: verzorgt de Initiële Militaire Opleidingen en de Opleiding Grondoperatiën, het 132 Didactiek Militair Leiderschap en Opleidingen Squadron: verzorgt onder meer praktijkgerichte communicatieve, instructieve en leiderschapstrainingen, het 133 Elektronische en Technische Opleidingen Squadron: verzorgt opleidingen voor technisch personeel van de Luchtmacht op het gebied van bijvoorbeeld F-16's, Helikopters en Brandweer, het 960 Ondersteunend Squadron: facilitair ondersteunen van gebruikers

van het luchtvaartterrein en het 961 Squadron (activiteiten voor het openstellen van het luchtvaartterrein).

Het Logistiek Centrum Koninklijke Luchtmacht kent drie divisies, te weten de Divisie Wapensysteem Ondersteuning, de Logistieke Divisie Rhenen en de Logistieke Divisie Woensdrecht. De divisie Wapensysteem ondersteuning is belast met de uitvoering van alle beheerstaken met betrekking tot de instandhouding van de bij de KLu in gebruik zijnde (wapen)systemen. Daaronder vallen Jacht- en lesvliegtuigen, Helikopters, Geleide Wapens en Overige systemen. De logistieke divisie Rhenen is in Rhenen gevestigd. De logistieke divisie op Woensdrecht is belast met het hoger onderhoud en voorraadbeheer ten behoeve van de (wapen)systemen van bij de KLu in gebruik zijnde vliegtuigen en helikopters, motoren en mechanische vliegtuigcomponenten.

De Luchtmacht Meteorologische Groep draagt zorg voor de bediening van luchtmachtonderdelen met meteorologische informatie. Tevens verzorgt dit onderdeel opleidingen voor meteorologisch personeel, voor leerlingvliegers, luchtverkeersleiders, leden van het Korps Commandotroepen en het Korps Mariniers. Tot slot verzorgt de afdeling Automatisering van de LMG het beheer en de helpdeskfunctie van de meteorologische computersystemen.

Het luchtvaartterrein huisvest de Defensie Telematica Organisatie (DTO) en een vestiging van de Dienst Gebouwen, Werken & Terreinen (DGW&T).

Grondgebonden geluid

De andere activiteiten veroorzaken grondgebonden geluid waarvan het technisch proefdraaien van vliegtuigen en helikopters de voornaamste bron is. Het proefdraaien van de F-16 gebeurt in een zogenaamde 'detuner'. Dit is een vliegtuighal waarbinnen het proefdraaien plaatsvindt en waardoor het geluid gedempt wordt. De testhal wordt overdag en in de avondperiode gebruikt. Daarnaast vindt er proefdraaien plaats door de aanwezige helikopters op het terrein. Dat gebeurt op het westelijk platform voor hangar 374. Het proefdraaien van PC-7 vliegtuigen is uitsluitend toegestaan op de dispersal N-7, N-10 en N-11 (gelegen ten noorden van de oostzijde van de start- en landingsbaan). Tijdens de nachtperiode geldt een algeheel verbod voor alle soorten van proefdraaien. Daarnaast moet rekening gehouden worden met dieselmotor aangedreven generatoren en een hondenkennel. Deze laatste huisvest momenteel 38 honden (TNO, Akoestisch Hoofdrapport Vlb. WDT, december 1998). In de toekomst zullen er circa 60 honden gehuisvest worden.

Civiel medegebruik

Het aangrenzende luchtvaartbedrijf Fokker Services maakt gebruik van het luchtvaartterrein Woensdrecht. Het gaat dan met name om het proefdraaien en testvluchten van vliegtuigen. Bovendien moeten de vliegtuigen hier voor onderhoud naar toe worden gevlogen en na onderhoud weer vertrekken. Het aantal civiele vliegtuigbewegingen is beperkt tot enkele honderden per jaar. Recreatief medegebruik vindt plaats door de West-Brabantse Luchtvaartclub (WBLC).

Beheeractiviteiten

In 1998 is op het luchtvaartterrein Woensdrecht een inventarisatie van natuurwaarden gemaakt (zie ook paragraaf 5.7 Ecologie). Naar aanleiding van de aangetroffen natuurwaarden en de potenties van de diverse terreindelen is een aantal

beheersaanbevelingen opgesteld (Inventarisatie Natuurwaarden, 1998). Naar verwachting zullen deze aanbevelingen ook daadwerkelijk worden geëffectueerd. Het gaat dan om de volgende zaken:

- kleinschalig werkzaamheden als plaggen en verwijderen van opslag uitvoeren rond het Paardeven om fraaie hoogveenvegetaties te ontwikkelen en in stand te houden;
- in stand houden van de heideterreinen door kleinschalig te plaggen, gefaseerd te maaien en opslag te verwijderen;
- doorgaan met een maai- en afvoerregime op de graslanden langs de start- en landingsbaan om de huidige graslanden om te vormen tot heischrale graslanden of heidevegetaties;
- voortzetting van het huidige bosbeheer, waarbij door middel van een natuurtechnisch bosbeheer multifunctioneel bos met een meer natuurlijk bosbeeld en hogere natuurwaarden wordt ontwikkeld.
- Het Afgelaten Ven nabij de verkeerstoren is verontreinigd en zal in de toekomst worden gesaneerd. De waterbodem zal worden opgeschoond en er zal veel organisch materiaal worden afgevoerd. Het Meeuwisse Ven ten zuiden van de verkeerstoren is al opgeschoond.

4.3 Alternatieven

4.3.1 Nulalternatief

Het nulalternatief is de situatie waarbij de voorgenomen activiteit, noch één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Van belang zijn dan de bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen (niet aan het luchtvaartterrein en de voorgenomen activiteit gebonden ontwikkelingen). Het nulalternatief komt in dit geval overeen met de taken en de belegging zoals die in het SMT-1 zijn beschreven. In het SMT-1 is aangegeven dat het luchtvaartterrein periodiek tot maximaal één squadron F-16's belegd is en dat incidenteel civiel medegebruik door de luchtvaartindustrie plaatsvindt.

4.3.2 Militair gebruik

Het SMT-2 en de Defensienota geven geen aanleiding tot het formuleren van alternatieven voor de functie of de belegging van luchtvaartterrein Woensdrecht. Dit geldt ook voor het onderscheiden van varianten. Indien in de loop van de procedure realistische varianten naar voren komen, zullen deze worden beschouwd in het MER.

4.3.3 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Pas als de effecten van de alternatieven bekend zijn, kan het MMA samengesteld worden. Het MMA bestaat uit een combinatie van alternatieven/varianten waarbij de minste emissies en effecten optreden. In principe wordt uitgegaan van de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor de bescherming en verbetering van het milieu.

5 BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen. Deze beschrijving vormt het referentiekader waaraan effecten van de genoemde alternatieven gerelateerd worden. Daarbij komen verschillende elementen aan de orde. Een beschrijving van het luchtvaartterrein wordt in paragraaf twee gegeven. Paragraaf drie gaat in op de geluidssituatie, terwijl paragraaf vier ingaat op externe veiligheid van het terrein. Paragraaf vijf heeft betrekking op de luchtkwaliteit en paragraaf zes kijkt naar de bodem en de waterhuishouding op en rondom het terrein. Paragraaf zeven en acht gaan respectievelijk in op het landschap en de ecologie.

5.2 Terreinbeschrijving

Het luchtvaartterrein Woensdrecht is gelegen in het westen van de provincie Noord-Brabant, ten zuidoosten van de kern Woensdrecht, tussen de kernen Hoogerheide en Huijbergen. Het terrein van het luchtvaartterrein behoort tot de gemeente Woensdrecht en heeft een omvang van bijna 550 hectare. Ten noorden van het luchtvaartterrein ligt het landgoed Mattemburgh en het aangrenzende militaire terrein Woensdrechtse Heide. Ten oosten van de basis ligt het bosgebied Overberg. De basis wordt aan de zuidelijke zijde begrensd door de Kooiweg en de kern Hoogerheide en het Fokkercomplex in het westen. Op het terrein zelf is een duidelijke zonering van activiteiten aangebracht. In het noorden is het vliegveld met alle faciliteiten (rolbanen, verkeersleiding) aanwezig. De start- en landingsbaan is oost-west gelegen. Naast de baan liggen brede stroken droog grasland en op enige afstand een ven. In de omgeving van het ven komen nog enkele stukjes vochtige heide voor. De graslanden worden aan de noord- en zuidzijde omsloten door bos. Aan de noordzijde ligt ook een stuk droge heide en zijn er enkele delen met kaal zand aanwezig. Aan de west zijde en de oostzijde is het terrein kaal in verband met de invliegfunnels. In het zuiden van het luchtvaartterrein liggen de grotere gebouwen en vervult het terrein ook functies ten behoeve van opslag en reparatie van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen van de luchtmacht.

Het midden en zuidelijke gedeelte van het luchtvaartterrein bestaat uit gemengde bossen. In het bos liggen enkele gebouwen en munitie-opslagdepots. De zuidwestkant van het terrein heeft een open karakter en er staan veel gebouwen. Rondom de gebouwen zijn plantsoenen aangelegd.

Het hele terrein is omgeven door een smalle randweg. De basis is aan de westkant bereikbaar door de N4 en de N289.

5.3 Geluid

5.3.1 Zonering

Op grond van de Luchtvaartwet wordt voor militaire en civiele luchtvaartterreinen een geluidszone vastgesteld. Deze geluidszone is de weergave van de geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door startende en landende luchtvaartuigen. De geluidszone wordt uitgedrukt in zogenaamde Kosteneenheden. De vastgestelde geluidszone dient in streek- en bestemmingsplannen te worden opgenomen. De geluidszonering dient enerzijds de geluidsbelasting aan een maximum te binden en anderzijds te voorkomen dat nieuwe geluidsgevoelige bebouwing te dicht bij het luchtvaartterrein komt. Daarnaast worden bestaande woningen en andere gebouwen met een geluidsgevoelige bestemming in beschouwing genomen voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen binnen de 40 respectievelijk 35 Kosteneenheden contour.

De Luchtvaartwet kent drie beoordelingsmaten voor de geluidsbelasting:

- De beoordelingsmaat in Kosteneenheden (Ke) voor de grote luchtvaart. De Ke is van toepassing op alle vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg maar zwaarder zijn dan 390 kg. Met de wijziging van de Luchtvaartwet van 1994 is de eenheid Ke tevens van toepassing op laatstgenoemde categorie vliegtuigen als die gebruikmaken van dezelfde aan- en uitvliegroutes dan wel dezelfde vliegpatronen als "grote" luchtvaart;
- De beoordelingsmaat bkl in de eenheid bkl voor de kleine luchtvaart;
- De beoordelingsmaat B_{nacht} in dB(A, L_{Aeq}) voor structureel uitgevoerde nachtelijke vliegtuigbewegingen

Ruimtelijke consequenties

De ruimtelijke consequenties van de vastgestelde geluidszones ingevolge de Luchtvaartwet zijn aangegeven in de aanwijzingsbesluiten van de Minister van VROM. Deze besluiten worden gelijktijdig genomen met de zonevaststellingsbesluiten van de Staatssecretaris van Defensie en mede gebaseerd op het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart (BGGL). Voor de ruimtelijke consequenties van de indicatieve geluidszones is het BGGL van overeenkomstige toepassing. De aanwijzing moet zekerstellen dat gemeenten de geluidszones opnemen in bestemmingsplannen.

Voor Woensdrecht is de civiele geluidsruimte voor niet-militaire luchtvaart niet van belang, omdat slechts op incidentele basis civiel medegebruik plaatsvindt. Er is dus geen sprake van structureel civiel medegebruik.

5.3.2 Huidige geluidszone en geluidbelasting

In onderstaande figuur is de indicatieve geluidszone van het luchtvaartterrein Woensdrecht aangegeven. De geluidbelasting is aangegeven in de vorm van lijnen van gelijke geluidbelasting, uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke-eenheden). Na de besluitvorming over de plaatsing van de PC-7 vliegeropleiding op het luchtvaartterrein Woensdrecht is een nieuwe geluidszone berekend. Gelet op de aard van de vliegtuigbewegingen van de PC-7 vliegtuigen is de berekening van de geluidsbelasting uitgevoerd in Kosteneenheden. Deze geluidszone is iets kleiner dan die uit het SMT-1. De geluidszone is op 27 mei 1998 besproken in een bestuurlijk overleg ex

artikel 19 luchtvaartwet en is nu opgenomen in het SMT-2, deel 1. In het kader van de handhaving van de geluidszone worden gegevens omtrent de vliegtuigen en vliegtuigbewegingen geregistreerd. Dit betreft de gegevens die bepalend zijn voor de geluidsbelasting in Kosteneenheden. Deze jaarcontouren worden getoetst aan de indicatieve geluidszone van het SMT-1. Uit figuur 5.2 komt naar voren dat de optredende geluidsbelasting ruim binnen de indicatieve zone valt.

5.3.3 Geluidsbronnen

Het luchtvaartterrein beschikt over een vergunning op grond van de Wet Milieubeheer / Wet Geluidhinder. De zone is opgenomen in figuur 5.3. Naast het geluid dat ontstaat door de starts en landingen van de vliegtuigen is er ook sprake van grondgebonden geluid. Hierbij kan gedacht worden aan geluid door technisch proefdraaien (niet zijnde ter voorbereiding van of volgend op een vliegtuigbeweging), maar ook geluid dat wordt veroorzaakt door andere activiteiten op het terrein zoals aggregaten.

Voor grondgebonden geluid is technisch proefdraaien de belangrijkste geluidproducerende activiteit op het luchtvaartterrein. Het proefdraaien van helikopters vindt plaats op een verhard terreingedeelte op het westelijk platform voor hangar 374. Het proefdraaien van de PC-7's is uitsluitend toegestaan op de dispersals N-7, N-10 en N-11 (gelegen ten noorden van de oostzijde van de start- en landingsbaan). Verder is ook nog een overdekte locatie met een open voor- en achterzijde beschikbaar nabij de onderhoudswerkplaats. Op het luchtvaartterrein vindt tevens onderhoud aan F-16's plaats. Voor het proefdraaien van deze jachtvliegtuigen is een vliegtuighal beschikbaar, de zogenaamde 'detuner'. Deze vliegtuighal wordt overdag en in de avondperiode gebruikt. Tijdens de nachtperiode geldt een algeheel verbod voor alle soorten proefdraaien. Het proefdraaien en taxiën voorafgaand aan en volgend op een vlucht wordt gerekend tot het geluid behorende bij de vlucht. Dit telt dus niet mee in de berekening van het grondgebonden geluid. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met dieselmotor aangedreven generatoren en een hondenkennel. Voor de grondgebonden geluidproducerende activiteiten is door de minister van VROM een geluidszone vastgesteld (1 juli 1993), en beschikt het luchtvaartterrein Woensdrecht over een vergunning op basis van de Wet milieubeheer.

5.4

Externe veiligheid

Er bestaan twee maten die algemeen gebruikt worden voor het kwantificeren van risico, namelijk het individueel risico en het groepsrisico. Het individueel risico geeft de kans weer dat een denkbeeldig persoon die een heel jaar op een bepaalde locatie buiten het luchtvaartterrein verblijft, komt te overlijden als een direct gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig. Het individueel risico is een maat voor de veiligheid op een bepaalde locatie. Het groepsrisico geeft de kans dat over een jaar genomen een groep van tenminste een gegeven aantal personen komt te overlijden als direct gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig. Anders dan bij het individueel risico speelt de werkelijke spreiding van de bevolking rond het luchtvaartterrein bij het groepsrisico wel een rol.

Voor de beoordeling van externe veiligheid rond luchtvaartterreinen door startende en landende vliegtuigen is in Nederland in de afgelopen jaren veel onderzoek gedaan. Door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) is een methodiek ontwikkeld waarmee risiconiveaus rondom Schiphol kunnen worden berekend. Het Ministerie van Defensie onderzoekt momenteel of de methodiek ook kan worden toegepast of bruikbaar gemaakt kan worden voor de militaire luchtvaart. Dit onderzoek moet in het voorjaar van 2002 gereed zijn. In eerste instantie richt dit onderzoek zich op de externe veiligheidsaspecten van jachtvliegtuigen. Zo mogelijk zal later het onderzoek worden uitgebreid naar helikopters en andere categorieën militaire vliegtuigen.

Op voorwaarde dat het mogelijk is externe veiligheid aan te geven voor militaire luchtvaartterreinen zal dit worden betrokken bij deel 3 van het SMT-2. Daarbij zullen zo mogelijk externe veiligheidscontouren als indicatieve zones worden weergegeven. In het nieuwe beleid voor kleine en regionale luchthavens zal ook de externe veiligheid worden aangegeven van het civiele medegebruik van militaire luchtvaartterreinen. Indien het mogelijk is om voor de militaire vliegtuigbewegingen de externe veiligheid aan te geven, zal dit worden gecombineerd met de veiligheidscomponent van het eventuele burgermedegebruik van die luchtvaartterreinen (SMT-2, ontwerp PKB deel 1, 2001). Voor Woensdrecht is dit niet aan de orde, omdat er geen structureel civiel medegebruik plaatsvindt.

5.5

Luchtkwaliteit

In deze paragraaf wordt de bestaande toestand van de luchtkwaliteit weergegeven. De kwaliteit van de lucht wordt bepaald door stoffen die in de lucht voorkomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om stikstofdioxide, fijne stofdeeltjes en zwaveldioxide. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beschikt over een landelijke meetnet luchtkwaliteit. Op verschillende plaatsen in Nederland wordt de concentratie van verschillende stoffen in de lucht gemeten. Daaruit wordt een gemiddelde concentratie in Nederland bepaald. Ook worden gegevens per meetstation verzameld. Voor de luchtkwaliteit op het luchtvaartterrein Woensdrecht worden de gegevens van het dichtstbijzijnde meetstation en het Nederlandse gemiddelde weergegeven (zie tabel 5.1). Het dichtstbijzijnde meetstation is nummer 235: Huijbergen-Vennekenstraat. Tevens wordt in de tabel de grenswaarde aangegeven zoals die in Nederland en in de Europese Unie is toegestaan. Uit de tabel blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het meetstation 235 voldoet aan de grenswaarde in Nederland en de EU.

Tabel 5.2: Achtergrondconcentraties luchtkwaliteit omgeving luchtvaartterrein Woensdrecht. Jaaroverzicht 1999 (RIVM, 1999)

Stof	Waarde meetstation 235	Waarde NL	Grenswaarde NL	Grenswaarde EU
SO ₂ (microgr/m ³)	7 (dag)	6 (jaar)	500 (dag), 830 (uur)	100-150 (dag), 40-60 (jaar)
NO ₂ (microgr/m ³)	25	25 (jaar)		
CO (mg/m ³)	--	340 (jaar)		
PM10 fijn stof (microgram/m ³)	--	41(jaar)	140 (dag), 40 (jaar)	
O ₃ (microgram/m ³)	--		240 (uur),	120 (streef), 180 (drempel), 360 (alarmeren)
Zwarte rook (microgram/m ³)	--			

5.6 Bodem en water

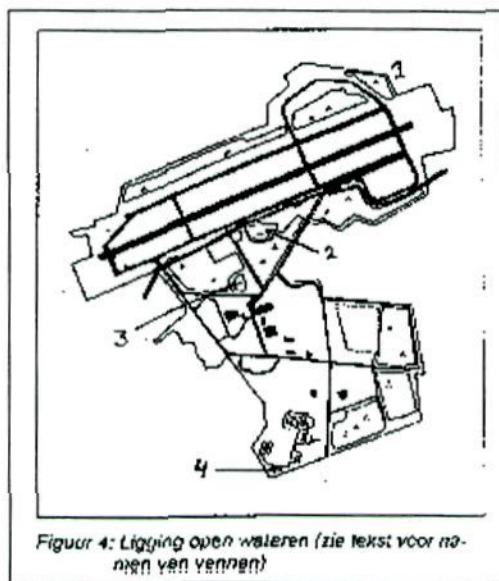
Bodem

De bodem van de basis bestaat uit afzettingen van zand. De diepe ondergrond van het terrein is gevormd door eolische afzettingen en bestaat uit matig fijn zand, dat plaatselijk tot dicht aan de oppervlakte voor kan komen. De dikte van de formatie (Formatie van Twenthe) varieert van enkele decimeters tot enkele meters. De bovengrond bestaat uit vrij recente eolische afzettingen, die zijn ontstaan door lokale verstuiwingen van pleistoceen materiaal. Deze afzettingen worden gerekend tot de Formatie van Kootwijk. Voor de ontginning zal het gebied een typisch stuifzandgebied zijn geweest met een reliëf van hoge zandkoppen, zandruggen en vochtige uitgestoven laagtes. Om verder verstuiven tegen te gaan en het nog groter worden van deze 'woestijnen' te voorkomen, werd vanaf de 18e eeuw systematisch bos aangeplant.

De bodem van het terrein bestaat uit overwegend vlakvaaggronden en duinvaaggronden. Deze gronden worden gekenmerkt door een leemarm en/of zwak lemig fijn zand en hebben vrij diepe grondwaterstand (40 tot 80 cm onder het maaiveld). Verder is er op kleine schaal sprake van veldpodzolgronden. Ook deze gronden kennen vrij diepe grondwaterstand (infomap Woensdrecht). Verder worden zij gekenmerkt door den loodgrijze uitspoelingslaag.

Oppervlaktewater

Op de basis is een drietal grotere vennen met moerasvorming te vinden. Het gaat dan om het Paardeven en het Meeuwisse Ven en het Afgelaten Ven in de nabijheid van de verkeerstoren. Ook liggen er op het terrein een waterbuffer en twee blusvijvers. Het Paardeven staat in tegenstelling tot het Afgelaten Ven en het Meeuwisse Ven wel onder invloed van kwelwater. De waterbuffer is een overstortplas voor overtollig regenwater, gelegen aan de zuidwestkant van het terrein. Van het vroegere Zwartven is slechts een ontwateringssloot terug te vinden. In de buurt van de vennen komen nog enkele stukjes vochtige heide voor.



Figuur 5.3: Ligging open wateren

- | | |
|---|---------------|
| 1 | Paardeven |
| 2 | Afgelaten Ven |
| 3 | Meeuwisseven |
| 4 | Waterbuffer |

5.7

Landschap

Luchtvaartterrein Woensdrecht is gelegen op de Brabantse Wal en is één van de Belvédère gebieden. Opvallend in dit gebied is vooral de scherpe overgang van de hoger gelegen Brabantse zandgronden en de Zeekleipolders nabij de Oosterschelde. Deze steilrand is een GEA-object: een geomorfologisch gesproken zeer waardevol object. Het luchtvaartterrein zelf is gelegen op stuifzandgronden.

In het landschap van luchtvaartterrein Woensdrecht en omgeving is vooral het grote aandeel bos opvallend. Het bos is aangelegd om stuifzand vast te houden. In de omgeving van het luchtvaartterrein zijn overwegend jonge ontginningen te vinden. Oudere landbouwgronden (eerdgronden) zijn vooral langs de Brabantse wal aanwezig. De Brabantse Wal en omgeving is tevens aangewezen als een gebied waarin de historische continuïteit in het landschap centraal staat in het kader van de nota Belvédère. Op de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant staat het gebied direct ten westen en ten noorden van het luchtvaartterrein aangegeven als van "topkwaliteit". Dit betekent dat cultuurhistorische waarden dominant zijn in de huidige ruimtelijke verschijningsvorm.

Aan de oostzijde van het luchtvaartterrein is een gebied met middenkwaliteit gecategoriseerd. Een gebied waarin de provincie het accent legt op behoud van bestaande en versterking van potentiële kwaliteiten door een gebiedsgerichte en objectgerichte benadering. Ten zuiden van het luchtvaartterrein is Basiskwaliteit gedefinieerd. In het gebied is nog een klein gebied met een hoge archeologische trefkans aanwezig.

5.8

Ecologie

Direct ten noorden van het luchtvaartterrein is de Woensdrechtse heide gelegen, een stuifzand gebied waarop de heide kort geleden geregenereerd is door

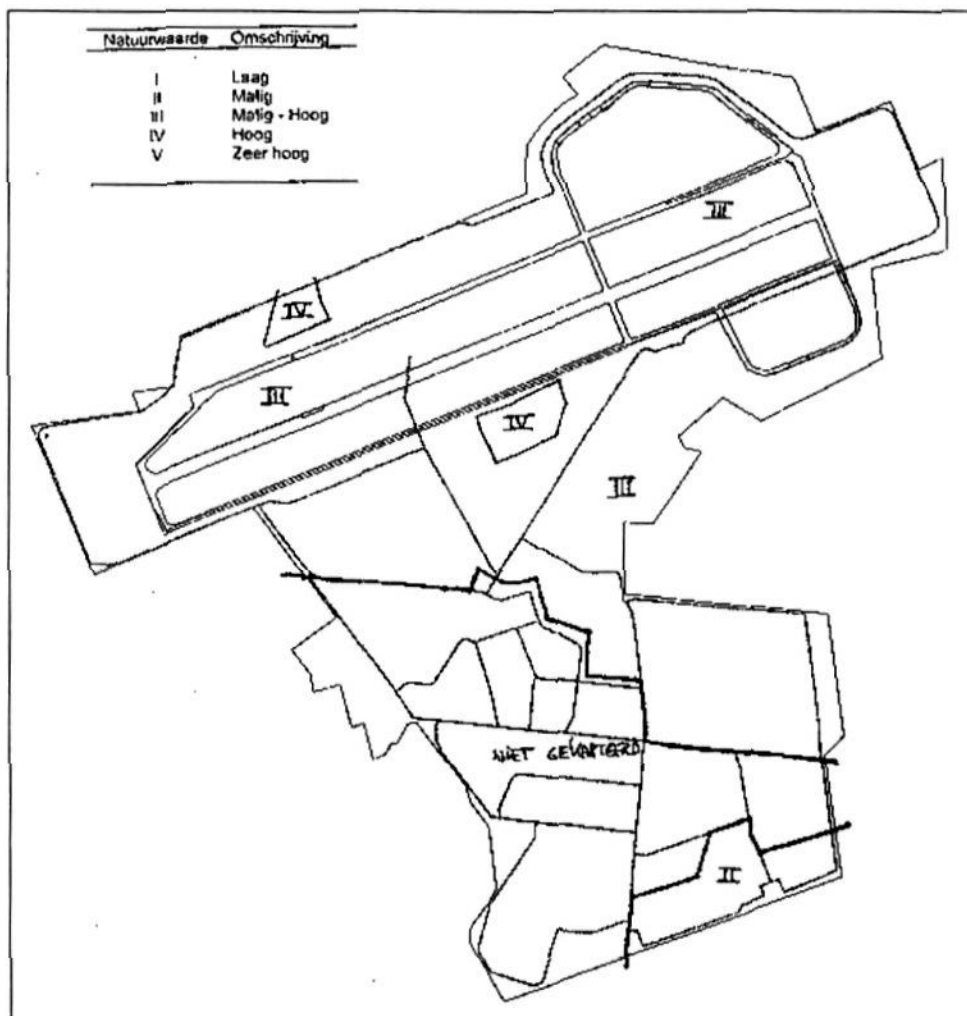
beheersmaatregelen. Ook het Walse Duin is gelegen op een voormalig stuifzandgebied, en bestaat uit een heuvelachtig gebied met grove dennenbos.

Grenzend aan de Woensdrechtse Heide ligt het landgoed Mattemburgh. Dit is een zeer afwisselend gebied, gelegen op de overgang van de Brabantse Wal naar het lage kleigebied bij de Oosterschelde. Het gebied is zeer gradiëntrijk, er is een grote landschappelijke afwisseling, en ook is er een grote rijkdom aan soorten. In het landgoed zijn gemengde bossen, vennen, een stijlpark en landbouwgronden met houtwallen aanwezig. Het Bloempjesven is dichtbij het luchtvaartterrein gelegen. Ecologisch interessant is ook de Paardeven aan de noordoostzijde van het terrein, net buiten de afrastering. Het ven is een bijzonder systeem, vanwege de ontwikkeling van hoogveen en instroom van kwelwater.

Aan de noordoostzijde grenst het luchtvaartterrein aan de Wouwsche Plantage, een oud landgoed, met uitgestrekte gemengde bossen, een relict van een zandverstuiving en lange beukenlanen in de vorm van een ster. Het gebied is tevens van belang voor vogels. Een gedeelte van het luchtvaartterrein omsluit "de Kooiheide", een Waterwingebied dat bestaat uit bos- en landbouwgronden.

Het luchtvaartterrein kent bijzondere vegetatie als de Moerashertshooi, Blonde Egelskop en Duizendknoopfonteinkruid. Daarnaast komen veel vlinders op het terrein voor, waaronder de Rode Lijstsoorten: Heideblauwtje en Heivlinder (Adviesgroep IKC, 1998). Daarnaast is het terrein rijk aan amfibieën en reptielen. Tot slot is een aantal Rode Lijst vogelsoorten op het terrein te vinden, zoals de Dodaars, Patrijs, Groene Specht, Oeevezwaluw en Roodborsttapuit. Bijzonder is verder het voorkomen van de boommarter. Het terrein is tevens een belangrijk voortplantings- en overwinteringsgebied voor vleermuizen. In het algemeen heeft het terrein een matige tot plaatselijk hoge natuurwaarde. De hoge natuurwaarde is vooral te vinden bij het Paardeven, de Heikop aan de oostkant van de baan, het Afgelaten Ven en de aangrenzende natte heide (nabij verkeerstoren) en de Noordelijke heide aan de rand van het grasland (Adviesgroep IKC, 1998).

In het MER zullen de locaties alle gebieden met een status, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Ecologische Hoofdstructuur en de Stiltegebieden in de omgeving van het luchtvaartterrein in kaart worden gebracht. Op het luchtvaartterrein zelf is geen sprake van één van deze gebieden. In de omgeving van het luchtvaartterrein is onder meer sprake van een EHS-gebied.



Figuur 5.4: Natuurwaarden luchtvaartterrein Woensdrecht

6 GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke effecten worden verwacht en op welke wijze deze effecten worden bepaald. Het MER zal zich vooral richten op de aspecten geluid, externe veiligheid (indien mogelijk kwantitatief) en luchtkwaliteit. De overige aspecten zijn van relatief minder belang en zullen daarom minder uitgebreid worden beschreven. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van mogelijke effecten. Voor het aspect lucht is het studiegebied ongeveer 10 bij 10 km. Voor externe veiligheid is het studiegebied ongeveer 30 bij 30 km.

6.2 Geluid

Het besluit over de aanwijzing en geluidszonering wordt genomen op basis van de Luchtvaartwet. Voor militaire luchtvaartterreinen is, conform het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl), de kosteneenheid de voorgeschreven beoordelingsmaat voor geluidsbelasting veroorzaakt door startende en landende vliegtuigen. Het berekeningsvoorschrift: "Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden" is maatgevend. Een geluidszone in bkl, op basis van het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl), wordt niet vastgesteld als deze is gelegen binnen de 35 Ke geluidszone. In het MER zullen kaarten worden weergegeven met daarop de 20 en de 35 Ke contour voor het vliegverkeer. Verder wordt ook de geluidsbelasting aangegeven van overige geluidsbronnen

6.3 Externe veiligheid

Voor de militaire vliegtuigbewegingen ontbreken vooralsnog voldoende statistische betrouwbare gegevens en een methodiek voor het uitvoeren van een risicoanalyse voor het berekenen van individueel risicocontouren. In het MER zal voor deze vliegtuigbewegingen worden volstaan met een kwalitatieve beschouwing.

Indien blijkt dat ten tijde van het opstellen van het MER voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar komen over militair vliegverkeer, zal alsnog een kwantitatieve risicoanalyse worden uitgevoerd voor militaire vliegtuigbewegingen.

6.4 Luchtkwaliteit

Het MER zal een overzicht bevatten van de te verwachten emissies in het studiegebied ten gevolge van het vliegverkeer en ten gevolge van het wegverkeer voor zover toe te rekenen aan het luchtvaartterrein. Het gaat hierbij om NO₂, SO₂, CO₂, CO, fijn stof en vluchtige organische verbindingen. Op basis van deze emissies wordt de invloed van de aanwezigheid van het luchtvaartterrein op de lokale luchtkwaliteit bepaald (imissie) ten opzichte van de heersende achtergrondniveaus.

6.5 Bodem en water

De effecten op bodem en grondwater zijn bij normale bedrijfsomstandigheden verwaarloosbaar. Er vinden geen fysieke ingrepen in de bodem plaats zoals graven, ophogen, etc.

Onder normale bedrijfsomstandigheden vinden geen directe lozingen naar oppervlaktewater plaats. Bedrijfsafvalwater wordt via de oliewaterafscheiders geloosd op het riool. Schoon hemelwater wordt afgevoerd via sloten. Effecten op oppervlaktewater worden derhalve niet verwacht.

6.6 Landschap

Er vinden geen activiteiten plaats die van directe invloed zijn op het landschap zoals de aanleg van nieuwe voorzieningen.

6.7 Ecologie

Op het gebied van ecologie heeft het voornemen naar verwachting geen directe invloed op de bestaande situatie. Naar verwachting zullen positieve effecten optreden als gevolg van de milieubescherpende maatregelen die op het luchtvaartterrein genomen worden (zie ook paragraaf 4.2). Aan deze effecten zal in het MER aandacht besteed worden.

6.8 Verkeer en vervoer

Het MER zal een overzicht bevatten van de huidige situatie van verkeer en vervoer en de autonome ontwikkelingen die worden voorzien.

6.9 Aanpak en diepgang van het effectonderzoek

In voorgaande paragrafen is globaal aangegeven welke effecten worden verwacht en op welke wijze deze effecten zullen worden onderzocht. De aanpak en diepgang van de effectbepaling verschilt per milieu-aspect. In tabel 7.1 is dit aangegeven.

Tabel 6.1: Aanpak en diepgang van het milieu-effectonderzoek per aspect

+ Het onderzoek naar de effecten is globaal en op hoofdlijnen

+++ Het onderzoek naar de effecten is specifiek en gedetailleerd

Aspect	Aanpak	Diepgang
Geluid	Kwantitatief	+++
Externe veiligheid	Kwalitatief	+
Lucht	Kwantitatief	++
Bodem en grondwater	Kwalitatief	+
Oppervlaktewater	Kwalitatief	+
Landschap	Kwalitatief	+
Ecologie	Kwalitatief	+
Verkeer en vervoer	Kwantitatief	+

7 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

7.1 Vergelijking en beoordeling van de alternatieven

In het MER worden de alternatieven en varianten onderling vergeleken met als doel inzicht te verkrijgen in de verschillen in effecten. De vergelijking vindt zowel kwantitatief als kwalitatief plaats. Bij de vergelijking wordt tevens aandacht besteed aan de doelmatigheid van een alternatief en de doelstellingen en grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

7.2 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief bestaat uit een combinatie van alternatieven/varianten waarbij de minste emissies en effecten optreden. In principe wordt uitgegaan van de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor de bescherming en verbetering van het milieu.

7.3 Toetsing aan het beleidskader

De alternatieven en varianten worden onderling getoetst aan het beleidskader. Dit betreft in eerste instantie het landelijk beleid. Toetsing aan het provinciaal en het gemeentelijk beleid vindt eveneens plaats.

8 OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

8.1 Leemten in kennis en informatie

In het MER wordt een overzicht gegeven van ontbrekende informatie over onder andere relevante milieuaspecten, voorspellingsmethoden en gevolgen voor het milieu. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de verdere besluitvorming.

8.2 Aanzet tot een monitoringprogramma

Bij de besluitvorming zal worden aangegeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal moeten worden. Dit onderzoek heeft tot doel om enerzijds de voorspelde effecten te vergelijken met daadwerkelijk optredende effecten en anderzijds te beoordelen in hoeverre de destijds geconstateerde leemten in kennis en informatie zijn ingevuld. Het MER zal een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma bevatten.

8.3 Samenvatting

Het MER bevat een zelfstandig leesbare samenvatting waarin de belangrijkste bevindingen uit het MER worden belicht. Het MER en met name de samenvatting worden geschreven voor een breed publiek.

9 PROCEDURELE ASPECTEN

9.1 Algemeen

De m.e.r. procedure vormt een onderdeel van de besluitvorming inzake de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet procedure. Het doel van de m.e.r. procedure is om de milieubelangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De milieu-informatie wordt opgenomen in het MER, het milieu-effectrapport.

De belangrijkste rollen in de m.e.r. procedure zijn:

Initiatiefnemer,

Dit is degene die een verzoek tot een besluit indient, in dit geval de Koninklijke Luchtmacht;

Bevoegd gezag,

De overheidinstantie(s) die het besluit(en) moet(en) nemen, in dit geval de Staatssecretaris van Defensie in overstemming met de Minister van VROM.

Wettelijke adviseurs,

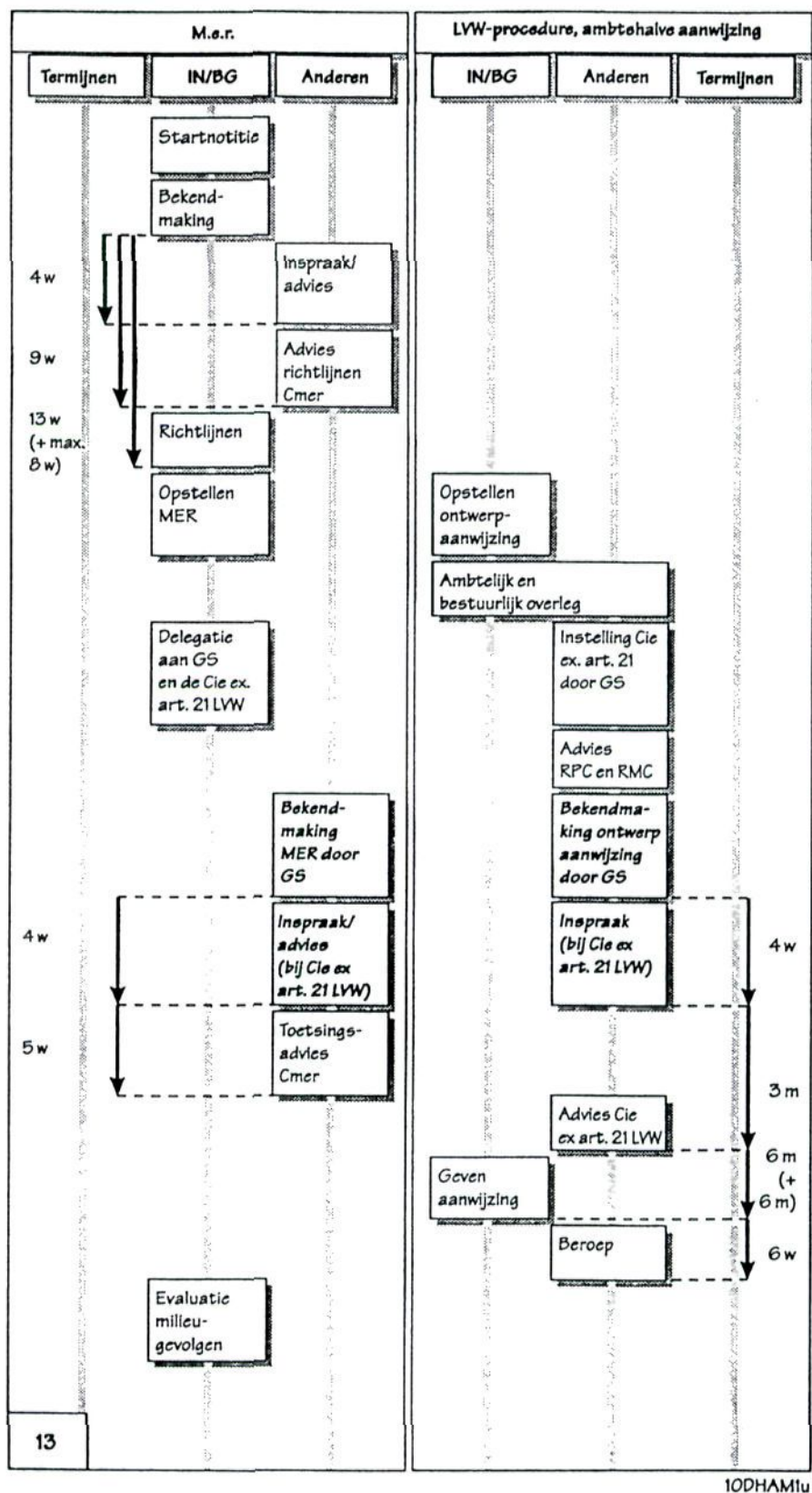
De aangewezen overheidsinstanties die adviezen geven aan het bevoegd gezag over de richtlijnen en de inhoud van het MER. In dit geval zijn dit de inspecteur van het Inspectoraat-Generaal VROM in de regio en de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie (LNV);

Commissie m.e.r.,

De Cmer is een onafhankelijke commissie die op basis van de startnotitie een advies geeft aan het bevoegd gezag voor de inhoud van het MER. Naderhand brengt de Cmer een toetsingsadvies uit over het MER waarbij wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie geeft voor het te nemen besluit.

Figuur 9.1 geeft een overzicht van de m.e.r. procedure en de samenhang met de aanwijzings- en zoneringsprocedure uit de Luchtvaartwet (Handleiding m.e.r., VROM, 1994).

Figuur 9.1: Samenhang m.e.r. en Luchtvaartwet procedure (Handleiding m.e.r., VROM, 1994)



In de m.e.r. procedure kan een aantal stappen worden onderscheiden.

1. Voorfase en start van de procedure

De formele start van de m.e.r. procedure begint met het indienen van de Startnotitie door de initiatiefnemer bij het bevoegd gezag. De Startnotitie wordt hierna direct gepubliceerd en wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd. Vooraf vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag, Cmer en eventueel ook andere betrokkenen. Een belangrijk onderdeel van het overleg is de vaststelling van de scope van het MER; de reikwijdte van in beschouwing te nemen relevante milieuaspecten.

2. Vooroverleg, advies en inspraak

De wettelijke adviseurs en de Cmer worden in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen over de inhoud van de Richtlijnen voor het op te stellen MER. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen MER. Er vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en Cmer over de Richtlijnen. De initiatiefnemer, in overleg met bevoegd gezag, heeft de keus een openbare zitting te organiseren om het initiatief publiek toe te lichten.

3. Opstellen richtlijnen

Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen op, op basis van de adviezen van de wettelijke adviseurs, de Cmer en de inspraakreacties. Het vaststellen van de richtlijnen vindt plaats dertien weken na indienen van de startnotitie.

4. Opstellen MER

Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer op basis van de richtlijnen. In overleg met het bevoegd gezag kan de initiatiefnemer de Cmer verzoeken een zogenaamde voorttoetsing uit te voeren op het eindconcept-MER. Het voordeel hiervan is dat eventuele tekortkomingen in het MER wordenesignaleerd voordat het MER definitief wordt ingediend.

5. Aanvaardbaarheidsbeoordeling

Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de richtlijnen voordat het wordt bekend gemaakt. In principe betekent dit dat wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming. Indien het bevoegd gezag dezelfde is als de initiatiefnemer, zoals mogelijk in deze procedure, vervalt de aanvaardbaarheidsbeoordeling aangezien er van wordt uitgegaan dat deze beoordeling reeds is gemaakt.

Na stap 4 en 5 in de m.e.r. procedure loopt een aantal activiteiten parallel met de Luchtvaartwet procedure (zie schema in Figuur 9.1). Deze activiteiten worden meer in detail beschreven in de volgende paragraaf. Voor de samenhang met de Luchtvaartwet het volgende. Voordat het MER bekend gemaakt wordt, vindt ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats en wordt het MER en de ontwerp aanwijzing aangeboden aan Gedeputeerde Staten (GS). GS stelt een provinciale commissie in bij welke bezwaren tegen het ontwerp besluit kunnen worden ingediend (Commissie ex art. 21 LVW). Advies wordt ingewonnen bij de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de

Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC). GS maakt het MER en de ontwerp aanwijzing bekend.

6. Advisering, inspraak en toetsing door de Cmer

Het MER wordt bekend gemaakt door GS, ter inzage gelegd en verzonden aan de Cmer en overige wettelijke adviseurs. Het MER wordt bekend gemaakt samen met de ontwerp aanwijzing. De duur van de termijn voor de ter inzage legging bedraagt minimaal vier weken. De provinciale commissie ex art. 21 LVW organiseert een openbare zitting waar een ieder een mondelinge reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing kan geven. Binnen de termijn van de ter inzage legging geven de wettelijke adviseurs en de overige insprekers hun reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing. De Commissie ex art. 21 LVW bundelt de inspraak.

7. Toetsingsadvies Cmer

De Cmer brengt een toetsingsadvies uit gezag binnen vijf weken na de termijn van de ter inzage legging. In dit advies worden de inspraakreacties op het MER verwerkt.

8. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies van de Cmer brengt de Commissie ex art. 21 LVW een advies uit over de ontwerp aanwijzing binnen drie maanden na de inspraak periode van vier weken. In dit advies worden alle inspraakreacties gebundeld.

9. Evaluatie milieugevolgen

Bij het besluit bepaalt het bevoegd gezag welke, op welke wijze en wanneer de voorspelde gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht

9.3 Luchtvaartwet procedure

Voor de procedure ingevolge de Luchtvaartwet zijn benodigd het besluit van de Staatssecretaris van Defensie waarmee het luchtvaartterrein wordt aangewezen en het besluit van de Minister van VROM voor de planologische doorwerking van het aanwijzingsbesluit. Het Defensie-aanwijzingsbesluit betreft hierbij enerzijds het eigenlijke luchtvaartterrein en anderzijds de geluidszone. Het Defensie-besluit en het VROM-besluit doorlopen gezamenlijk de procedure van de Luchtvaartwet.

1. Voorfase

De formele start van de aanwijzings- en zoneringsprocedure begint met het opstellen van de ontwerp-besluiten door Defensie en VROM. Belangrijk onderdeel van de besluiten is de omvang en ligging van de geluidszone. Over de ontwerp-besluiten vindt ambtelijk vooroverleg plaats met de betrokken provincie en gemeenten.

2. Bestuurlijk overleg

Over de ontwerp-besluiten wordt bestuurlijk overleg gevoerd met het college van Gedeputeerde Staten en de colleges van Burgemeester en Wethouders. Het overleg wordt gevoerd door de Staatssecretaris van Defensie en (een vertegenwoordiger van) de Minister van VROM.

3. Advies RPC/RMC

De (eventueel aangepaste) ontwerp-besluiten worden voor advies aangeboden aan de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC).

4. Ter visie legging

De (eventueel aangepaste) ontwerp-besluiten worden door Defensie, mede namens VROM, aangeboden aan GS voor ter visie legging gedurende vier weken. GS stelt een commissie in bij welke bezwaren tegen de ontwerp-besluiten kunnen worden ingediend. GS draagt zorg voor ter visie legging. De Commissie ex art. 21 LVW organiseert een hoorzitting ten tijde van de inspraak periode en bundelt de inspraak reacties.

5. Advies

De Commissie ex art. 21 LVW brengt advies uit aan het bevoegd gezag over de ontvangen bezwaren.

6. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies formuleert het bevoegd gezag de definitieve besluiten. Alvorens de besluiten worden vastgesteld informeert de Minister van VROM de Tweede Kamer over zijn voornemen om het VROM-besluit vast te stellen; ter informatie wordt daarbij gevoegd het Defensie-besluit.

7. Vaststelling

Na eventueel overleg met de Tweede Kamer worden beide besluiten vastgesteld.

9.4 Tijdplanning

De planning voor de te doorlopen procedures is aangegeven in tabel 9.2.

Tabel 9.2: Indicatieve planning m.e.r. en Luchtvaanwetprocedure

Bekend maken Startnotitie	Maart 2002
Vaststellen Richtlijnen	Juni 2002
Bekend maken MER en ontwerp aanwijzing	December 2002
Inspraak op het MER	Januari 2003
Toetsingsadvies Cmer	Maart 2003
Advies Commissie ex art. 21 LVW	Zomer 2003
Besluit aanwijzing	Eind 2003

BIJLAGE A. GEGEVENS INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

Initiatiefnemer

Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten van de Koninklijke Luchtmacht
Postbus 20703
2500 ES Den Haag
Contactpersoon: Kol. drs. R.H. Kramer
Telefoon: 070-339 6219
Telefax: 070-339 6373

Bevoegd gezag

Staatssecretaris van Defensie
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
Contactpersoon: mr. C.J. Nagelhout
Telefoon: 070-318 8180
Telefax: 070-318 6658

In overeenstemming met:

Minister van VROM
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Contactpersoon: dr. C.M. Plug
Telefoon: 070-339 4527
Telefax: 070-339 1281

BIJLAGE B. VERKLARENDE WOORDENLIJST

Autonome ontwikkeling	Ontwikkeling die plaatsvindt onafhankelijk van de voorgenomen activiteit en de alternatieven.
Bkl	De geluidsbelasting veroorzaakt door de kleine luchtvaart wordt uitgedrukt in de eenheid bkl.
COB	Collocated Operating Base. Militair luchtvaartterrein, waarop voor oefeningen tijdens bijzondere omstandigheden en in oorlogstijd één of meer squadrons van NAVO-bondgenoten worden gestationeerd.
DOB	Dispersed Operating Base. Militair luchtvaartterrein dat in vreedetijd niet permanent is belegd met een gevechtseenheid, maar waarvan de plannen voorzien in een belegging met gevechtsvliegtuigen tijdens bijzondere omstandigheden en in oorlogstijd.
Freatisch grondwater	de hoogte tot waar het water stijgt in een boorgat in de watervoerende laag
Geluidscontour	Een lijn die punten verbindt waarvoor een zelfde waarde van geluidsbelasting geldt.
Geluidszone	Zone (rond een luchtvaartterrein) waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.
Grote luchtvaart	Vliegtuigen met een startgewicht groter dan 6000 kilo of helikopters en vliegtuigen die lichter zijn dan 6000 kilo, maar de routes van de grote luchtvaartuigen volgen
Helikoptervlucht	Vlucht van een toestel, aangedreven door één of meerdere hefschroeven (anders dan politie, ambulance, etc.).
Horst	Een door min of meer evenwijdige breuken begrensde strook die tengevolge van verschuivingen in de aardkorst gerezen is
Ke	Kosteneenheid, de eenheid waarin de geluidsbelasting van de grote luchtvaart wordt uitgedrukt. De waarde in Ke houdt verband met de geluidhinder die wordt ondervonden van passerende vliegtuigen.

Kleine luchtvaart	Vliegtuigen met een startgewicht kleiner dan 6000 kilo, die niet de routes van de grote luchtvaart volgen (deze vliegtuigen vliegen met Visual Flight Rules)
LOC	Lines of Communication. Dit is een locatie die kan dienen als overslagplaats voor aanvullende personele en materiële versterkingen bestemd voor een operatiegebied.
m.e.r.	milieueffectrapportage (procedure)
MER	milieueffectrapport
Militaire vlucht	Vlucht met een toestel dat geregistreerd staat op naam van een krijgsmacht. Dit zijn zowel helikopter- als vaste vleugel vliegtuigbewegingen en kunnen een buitenlandse registratie hebben.
MOB	Main Operating Base. Militair luchtvaartterrein dat permanent is belegd met één of meer gevechtseenheden ter grootte van een squadron
MTOW	Maximum Take Off Weight, het maximale gewicht bij de start
Nachtstraffactor	Factor in de berekening van de geluidsbelasting in Ke waarmee vliegtuigpassages in de avond, de nacht en de ochtend zwaarder meewegen; de factor varieert van 1 tot 10, afhankelijk van het tijdstip van de vliegtuigpassage.
Nulalternatief	Het alternatief waarbij de huidige situatie wordt voortgezet, inclusief de autonome ontwikkeling.
Slenk	Gezonken deel van de aardkorst tussen twee min of meer verticale breukvlakken
Sortie	Een vlucht van een militair toestel, waarbij tenminste een start en een landing wordt uitgevoerd.
Stroomgebied	Het gehele gebied dat op een bepaalde stroom (rivier of beek afwatert
Vliegtuigbeweging	Een start of een landing.

BIJLAGE C. LITERATUUR

Adviesgroep Vegetatiebeheer IKC Natuurbeheer, Wageningen in samenwerking met Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen van het Ministerie van Defensie, *Inventarisatie en Monitoring van natuurwaarden op defensie terreinen*, 1998

Gemeente Woensdrecht, *Bestemmingsplan Buitengebied*, 1998, Voorschriften. Vastgesteld door de gemeenteraad: 17-12-1998, Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten: 29-6-1999

Ministerie van Defensie *Defensienota 2000*, 2000

Ministerie van Defensie (1984), *Structuurschema Militaire Terreinen 1*, deel d: Regeringsbeslissing

Ministerie van Defensie (1985), *Structuurschema Militaire Terreinen 1*, deel e: tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde planologische kernbeslissing

Ministerie van Defensie, *Structuurschema Militaire Terreinen 2*, deel 1: ontwerp PKB, 2001

Ministerie van Defensie, *Defensie Milieubeleidsplan 2000*, 2000

Ministerie van Defensie, *Informatiemap ten behoeve van Startnotitie MER vliegbasis Woensdrecht*, 2001

Ministerie van VROM en LNV (1994). *Besluiten voor een leefbaar Nederland. Handleiding milieu-effectrapportage*, Lelystad, 1994

Ministeries van VROM, Verkeer en Waterstaat en Defensie, *Nota luchtverontreiniging en luchtvaart*, 1995

Ministerie VROM, *Ruimte maken, ruimte delen*, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, 2000/2020, PKB deel 3, Kabinetsstandpunt, januari 2002

Ministerie Vrom, *Een wereld en een wil. Werken aan duurzaamheid*, Nationaal Milieubeleidsplan 4, 2001

Provincie Noord-Brabant, *Brabant in Balans, Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002*, 's-Hertogenbosch, 26 juni 2001

Provincie Noord-Brabant, *Brabant in Balans, Ontwerp-ontwikkelingsprogramma ruimtelijke ordening*, 's-Hertogenbosch, 26 juni 2001

Provincie Noord-Brabant, *Natuurbeleidsplan Noord-Brabant*, 1993

Provincie Noord-Brabant, *Notitie luchtvaart*, PS nr. 62/93, november 1993

Provincie Noord-Brabant, *Provinciaal Milieubeleidsplan 1995-1999, Milieu in uitvoering*, 1995

Startnotitie milieueffectrapportage luchtvaartterrein Woensdrecht

Stichting Het Noord-Brabants Landschap, *Natuur in Noord-Brabant, twee eeuwen Plant en Dier*, eerste druk 1996

Rijksdienst voor het Oudheidkundig bodemonderzoek, *Indicatieve kaart archeologische Waarden tweede generatie. Archeologische monumentenkaart*, CD-ROM uit het jaar 2000

Provincie Noord-Brabant, *Kookboek Cultuurhistorie met cultuurhistorische waardenkaart Noord-Brabant*, CD ROM uit 2000

RIVM, *Achtergrondconcentraties luchtkwaliteit*. Jaaroverzicht 1998, 1998

TNO Dienst grondwaterverkenningen, *Grondwaterkaart van Nederland*, kaartbladen 49 oost en 50 west, Bergen op Zoom Breda, Delft, 1970

