



Ministerie van Defensie

## **Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

Milieueffectrapport luchthaven Woensdrecht

Datum	18 maart 2015
Status	Concept



## Colofon

Ministerie van Defensie  
Hoofddirectie Beleid

Postbus 20701  
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directoraat Generaal Bereikbaarheid

Postbus 20904  
2500 EX Den Haag



## Inhoud

	<b>Colofon</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Referentiesituatie</b>	<b>8</b>
2.1	Inleiding	8
2.2	Het militair luchtverkeer	8
2.3	Het burgerluchtverkeer	9
<b>3</b>	<b>De voorgenomen activiteit</b>	<b>10</b>
3.1	Inleiding	10
3.2	Het militair luchtverkeer	10
3.3	Het burgerluchtverkeer	10
<b>4</b>	<b>Grondgebonden activiteiten</b>	<b>12</b>
4.1	Inleiding	12
4.2	Referentiesituatie	12
4.3	Voorgenomen activiteit	12
<b>5</b>	<b>Milieu</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>Procedurele aspecten</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Literatuur</b>	<b>20</b>

## 1 Inleiding

Voor de militaire luchthaven Woensdrecht wordt op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voorbereid. Op grond van het bepaalde in artikel 10.27 van de Wet luchtvaart zal in het luchthavenbesluit Woensdrecht tevens het burgermedegebruik van de militaire luchthaven Woensdrecht worden opgenomen. Het luchthavenbesluit wordt op voordracht van de minister van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven. Het beperkingengebied is samengesteld uit het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) door alle startende en landende vliegtuigen (de geluidszone), het obstakelbeheergebied waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden en het vogelbeheersgebied waar regels gelden met het oog op de vogelaantrekking werking. Tevens worden in het luchthavenbesluit maximum aantallen vliegtuigbewegingen op jaarbasis dan wel een eigen geluidsruimte vastgelegd voor het commercieel burgerluchtverkeer en voor het recreatief burgerluchtverkeer. De luchthaven staat open voor burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient en die volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de Wet luchtvaart daartoe is gerechtigd. Voorts worden in het luchthavenbesluit de bestemming en het gebruik van grond binnen het beperkingengebied en regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd, waaronder de openstellingstijden van de luchthaven.

De militaire luchthaven Woensdrecht wordt niet uitsluitend door de militaire luchtvaart gebruikt. Er vindt tevens commercieel burgerluchtverkeer plaats, onder andere voor de civiele vliegtuigindustrie die naast de luchthaven is gelegen. Het te nemen luchthavenbesluit is een besluit ten aanzien waarvan op grond van artikel 7.2, eerste lid, onder b, en vierde lid van de Wet milieubeheer en de Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel D, sub 6.1, moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt. In verband hiermee is het volgende relevant.

In de Samenwerkingsovereenkomst Aviolanda Woensdrecht van 8 september 2011 hebben partijen zich uitgesproken voor een verdere ontwikkeling van Aviolanda Woensdrecht, gevestigd op en naast de luchthaven Woensdrecht, tot een Maintenance Repair en Overhaul-cluster voor de luchtvaart van internationale betekenis. De voorgenomen activiteit gaat uit van een beperkte groei van het commercieel burgerluchtverkeer.

Voor de voorgenomen activiteiten dient te worden onderzocht wat de effecten zijn op nabijgelegen Natura 2000-gebieden en beschermde soorten op grond van de Flora- en faunawet. Voor de grondgebonden activiteiten zijn omgevingsvergunningen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vereist.

Teneinde de gevolgen voor het milieu, inclusief natuur, van de voorgenomen activiteit een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, is besloten om ter voorbereiding op het luchthavenbesluit een Milieueffectrapport op te stellen en de uitgebreide milieueffectprocedure te doorlopen. De effecten van de grondgebonden activiteiten zullen in dit Milieueffectrapport eveneens worden onderzocht. De gevolgen voor het milieu, inclusief natuur, van de voorgenomen activiteit kunnen aldus een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgen. Deze Notitie Reikwijdte en detailniveau biedt de basis voor het op te stellen Milieueffectrapport voor het te nemen luchthavenbesluit, inclusief de basis voor het onderzoek naar de effecten op beschermde natuur en voor de grondgebonden activiteiten de basis voor de aanvraag van omgevingsvergunningen op grond van de Wabo.

## 2 Referentiesituatie

De militaire luchthaven Woensdrecht vervult een aantal taken van het ministerie van Defensie voor met name de initiële vliegeropleiding en onderhoud aan vliegtuigen. Op de militaire luchthaven vindt burgermedegebruik plaats, waaronder commercieel medegebruik - met name voor de civiele vliegtuigindustrie -, recreatief medegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

Met een besluit van de minister van Defensie van 1 juni 1960 nr. 202.620/5L, zoals gewijzigd bij beschikking nr. 202.620/7L van 23 juni 1961 en nadien gewijzigd bij beschikking nr. 264.020/H van 3 januari 1962 is de luchthaven Woensdrecht op grond van de Luchtvaartwet aangewezen als militaire luchthaven. In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) is een geluidszone (geluidsbelasting door alle startende en landende vliegtuigen) vastgelegd.

Op de luchthaven Woensdrecht vindt militair luchtverkeer plaats alsmede structureel burgermedegebruik. Het burgerluchtverkeer maakt gebruik van de start- en landingsbaan van de luchthaven Woensdrecht, alsmede van diensten van de luchthaven, zoals de luchtverkeersleiding en brandweer. De geluidszone op grond van de Luchtvaartwet is gebaseerd op militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer gezamenlijk.

### 2.1 Het militair luchtverkeer

Het militair luchtverkeer in de referentiesituatie vloeit voort uit de militaire taken van de militaire luchthaven Woensdrecht zoals vastgelegd in het SMT2. Op basis van het SMT2 is Woensdrecht thuisbasis voor een squadron PC-7 lesvliegtuigen voor de initiële vliegeropleiding alsmede reserveveld voor het gebruik door een squadron jachtvliegtuigen gedurende een half jaar en LOC (Lines of Communication) en Sea Air Interface (SAI). Ook vliegtuigen die in onderhoud zijn bij het op de luchthaven aanwezige logistieke centrum maken gebruik van de luchthaven. De luchthaven kan ook worden benut door vaste vleugelvliegtuigen en helikopters die op andere luchthavens van het ministerie van Defensie zijn gestationeerd. Voorts is bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk.

De reguliere openstellingstijden zijn op maandag tot en met vrijdag van 08.00 uur tot 16.45 uur. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak.

### 2.2 Het burgerluchtverkeer

Het burgerluchtverkeer kan worden onderscheiden in commercieel burgermedegebruik dat plaatsvindt met name voor de civiele vliegtuigindustrie die naast de luchthaven is gelegen, recreatief burgermedegebruik en burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang. Het burgermedegebruik is door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (voorheen de minister van Verkeer en Waterstaat) toegestaan door middel van beschikkingen op basis van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet.



*Commercieel burgerluchtverkeer*

Commercieel burgerluchtverkeer wordt uitgevoerd ten behoeve van het op en naast de luchthaven gevestigde vliegtuigonderhoudbedrijf van Fokker Services B.V. Voor commercieel burgerluchtverkeer zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend. De reguliere openingstijden zijn van maandag tot en met vrijdag van 08:00 uur tot 16:45 uur. Buiten deze tijden is additionele openstelling mogelijk tussen 07:00 uur en 08:00 uur en van 16:45 tot 22:00 uur op werkdagen en zaterdagen en tussen 10:00 uur en 20:00 uur op zondagen en daaraan gelijkgestelde dagen. In uitzonderlijke gevallen is additionele openstelling op werkdagen van 06:00 uur tot 07:00 uur mogelijk.

*Recreatief burgerluchtverkeer*

Voor recreatief burgermedegebruik buiten tussenkomst van de burgerexploitant zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend. Het betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg, waarvan de vliegtuigbewegingen niet kunnen worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden.

*Burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang*

Voor burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang (waaronder donorvluchten, ambulancevluchten en vluchten voor uitoefening van politietaken) zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend.

**2.3**

**Overzicht**

In onderstaande tabel staat een overzicht van het militaire luchtverkeer en het burgerluchtverkeer voor de referentiesituatie.

	Militair luchtverkeer	Burgerluchtverkeer
Referentiesituatie (Aanwijzingsbesluit 1962)	35 Ke-geluidszone vastgelegd in het SMT2. - 1 squadron PC-7 lesvliegtuigen - Reserveveld - Onderhoud logistiek centrum - Bondgenootschappelijk medegebruik, waaronder Lines of Communications (LOC) en Sea Air interface (SAI) - Uitwijkhaven - Oefenveld - Overloopveld	-Commercieel -Recreatief -Algemeen maatschappelijk belang

## 3 De voorgenomen activiteit

### 3.1 Inleiding

De militaire luchthaven Woensdrecht vervult een aantal taken van het ministerie van Defensie voor met name de initiële vliegeropleiding en onderhoud aan vaste vleugelvliegtuigen en helikopters van de Koninklijke luchtmacht. Op de militaire luchthaven vindt burgermedegebruik plaats, waaronder commercieel medegebruik met name voor de civiele vliegtuigindustrie, recreatief medegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

### 3.2 Het militair luchtverkeer

De luchthaven Woensdrecht is de thuisbasis voor de PC-7 lesvliegtuigen voor de elementaire militaire vliegeropleiding. Tevens fungeert de vliegbasis Woensdrecht als uitwijkhaven<sup>1</sup>, oefenveld<sup>2</sup> en overloopveld<sup>3</sup>. De vliegbasis dient over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron jachtvliegtuigen gedurende een half jaar op te treden. De vliegbasis faciliteert de aankomst en het vertrek van vaste vleugelvliegtuigen en helikopters die in onderhoud zijn bij het op de vliegbasis aanwezige Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW). Op de vliegbasis Woensdrecht vindt bondgenootschappelijk medegebruik plaats.

De reguliere openstellingstijden zijn op maandag tot en met vrijdag van 08.00 uur tot 16.45 uur. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak.

### 3.3 Het burgerluchtverkeer

Het burgerluchtverkeer kan worden onderscheiden in commercieel burgermedegebruik dat plaatsvindt met name voor de civiele vliegtuigindustrie die naast de luchthaven is gelegen, recreatief burgermedegebruik en burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang.

Commercieel burgerluchtverkeer op de militaire luchthaven Woensdrecht betreft met name luchtvaartverkeer voor de luchtvaartindustrie, waaronder het stationeren en onderhouden van eigen vliegtuigen of helikopters of die van klanten en het uitvoeren van besloten vervoer - *business* en *general aviation* - zo mogelijk gekoppeld aan stationering of vliegtuigonderhoud. Het beroepsmatig uitvoeren van dergelijk verkeer vanaf de luchthaven Woensdrecht draagt bij aan de ontwikkeling en exploitatie van het vliegveld, biedt ruimte voor onderhoud, testen en innovatie en is van regionaal belang. De voorgenomen activiteit gaat uit van het maximum scenario van 2300 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze business case is aanvaard door de Bestuurlijke

---

<sup>1</sup> Uitwijkhaven. De functie van uitwijkhaven is vooral gekoppeld aan onvoorzienbare en doorgaans kortstondige omstandigheden (slecht weer, obstructie van terrein, etc.) waardoor een thuisbasis niet meer te gebruiken is voor (nationale en internationale) vliegtuigen.

<sup>2</sup> Oefenveld. Vliegers dienen in het kader van de taakstelling en het hierin opgenomen Jaarlijks Oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun eigen thuisbasis.

<sup>3</sup> Overloopveld: De functie van overloopveld wordt gebruikt om het deel van de vliegtuigbewegingen die de thuisbasis niet zelf kan faciliteren, op te vangen c.q. te accommoderen.

Kerngroep Aviolanda Woensdrecht waar o.a. het ministerie van Defensie deel van uitmaakt.

De reguliere openstellingstijden zijn van maandag tot en met vrijdag van 8.00 tot 16.45 uur. Ten behoeve van civiel medegebruik is buiten de reguliere openstelling ook additionele openstelling mogelijk. Dit is op werkdagen mogelijk vanaf 06.00 tot 8.00 en van 17.00 tot 23.00 uur, op zaterdag van 10.00-22.00 en op zon- en feestdagen van 10.00 tot 16.00.

De ontwikkeling van het commercieel burgerluchtverkeer is in lijn met de Samenwerkingsovereenkomst Aviolanda Woensdrecht van 8 september 2011.

*Recreatief burgerluchtverkeer*

Op de luchthaven Woensdrecht vindt ook recreatief burgerluchtverkeer plaats. Het gaat hier om vliegtuigbewegingen met modelvliegtuigen, motorvliegtuigen, motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en sleepvliegtuigen voor het optrekken van zweefvliegtuigen. Het betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg, waarvan de vliegtuigbewegingen niet worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden. De vliegtuigbewegingen waarvoor de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Kosteneenheden worden uitgevoerd binnen de geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer.

Op werkdagen kan het recreatieve medegebruik plaatsvinden na het sluiten van de vliegbasis tot aan het einde van de uniforme daglicht periode (UDP), uitgezonderd tijdens additionele openstelling van de vliegbasis. Op zaterdagen, zondagen en feestdagen kan dit medegebruik plaatsvinden na 08.00 uur lokale tijd tot aan einde UDP, uitgezonderd tijdens additionele openstellingen van de vliegbasis.

*Algemeen maatschappelijk belang*

Op de luchthaven Woensdrecht vindt ook burgerluchtverkeer plaats voor het algemeen maatschappelijk belang (waaronder donorvluchten, ambulancevluchten en vluchten voor uitoefening van politietaken).

*UAV*

Gezien de ontwikkelingen op gebied van onbemand vliegen en de wensen van de nieuwe industrie die hierin aan het ontstaan is, is het uitvoeren van test- en demonstratievluchten met onbemande toestellen (RPAS / UAV) vanaf de luchthaven Woensdrecht mogelijk.

	Militair luchtverkeer	Burgerluchtverkeer
Voorgenomen activiteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 squadron PC-7 lesvliegtuigen</li> <li>- Reserveveld</li> <li>- Onderhoud logistiek centrum.</li> <li>- Bondgenootschappelijk medegebruik, waaronder Lines of Communications (LOC) en Sea Air interface (SAI)</li> <li>- Uitwijkhaven</li> <li>- Oefenveld</li> <li>- Overloopveld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Commercieel. Uitbreiding aantal vliegbewegingen naar 2300</li> <li>Recreatief</li> <li>-Algemeen maatschappelijk belang.</li> <li>-Uitvoeren van test- en demonstratievluchten met onbemande toestellen (RPAS/UAV)</li> </ul>

## 4 Grondgebonden activiteiten

### 4.1 Inleiding

Naast de in paragraaf 2.1 genoemde activiteiten die worden geregeld op basis van de luchtvaartwetgeving, vinden op het terrein van luchthaven Woensdrecht grondgebonden activiteiten plaats, die zijn toegestaan op basis van verschillende wettelijke kaders. Het grondgebonden gebruik van de vliegbasis bestaat grotendeels uit opleidingsactiviteiten (Opleidingen Koninklijke Luchtmacht en Luchtmacht Meteorologische Groep) en onderhoud aan luchtvaartuigen, voertuigen en ander materieel (Logistiek Centrum Woensdrecht). Deze grondgebonden activiteiten behoeven op grond van de Wet luchtvaart niet te worden meegenomen in het luchthavenbesluit. Niettemin worden grondgebonden activiteiten in het MER gepresenteerd.

### 4.2 Referentiesituatie

Op het terrein van Woensdrecht vinden verschillende grondgebonden activiteiten plaats waarvoor een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer is afgegeven. Zo wordt een motorenproefbank gebruikt en vindt technisch proefdraaien van vaste vleugelvliegtuigen en helikopters plaats. Een geluidszone is aanwezig rond het industrieterrein waarop de luchthaven Woensdrecht is gevestigd. Op het industrieterrein wordt onderscheid gemaakt tussen twee inrichtingen, de Defensie-inrichting Woensdrecht en de civiele inrichting Fokker Services B.V. De geluidszone is de omhullende van de geluidscontouren die zijn bepaald op basis van de representatieve bedrijfssituatie van de grondgebonden activiteiten van de Defensie-inrichting Woensdrecht en van de civiele inrichting Fokker Services B.V. Het MER zal een gecumuleerd inzicht geven in de mate van geluidsbelasting vanuit diverse bronnen.

### 4.3 Voorgenomen activiteit

#### *Militair*

Het herbeleggingsplan Defensie voorziet in de concentratie van onderhoudsactiviteiten op de vliegbasis. Daarnaast vinden ook aanpassingen plaats aan bestaande infrastructuur. In het kader van het uitvoeren van motoronderhoud aan de F-35 motoren vanaf het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2019 op Woensdrecht zal de representatieve bedrijfssituatie te zijner tijd worden aangepast.

#### *Civiel*

In verband met de ontwikkeling van Business Park Aviolanda (BPA) wordt een uitbreiding voorzien van civiele grondgebonden activiteiten.

## 5 Milieu

In het MER dient een tweedeling te worden aangehouden in de milieu effecten die in kaart moeten worden gebracht, namelijk:

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

In het MER dienen de effecten van de verschillende alternatieven op een eenduidige en transparante wijze en op hetzelfde detailniveau te worden beschreven. Hierbij dient bij de effectbepaling ook rekening te worden gehouden met de combinatie met andere plannen en projecten (cumulatie). 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.

De milieueffectrapportage-procedure is gereguleerd door de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten. Het MER luchthaven Woensdrecht wordt opgesteld ter voorbereiding van het te nemen luchthavenbesluit Woensdrecht op grond van de Wet luchtvaart.

De milieueffecten van het luchtverkeer moeten in het MER zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd en worden beoordeeld aan de hand van de geldende wet- en regelgeving. In het Milieueffectrapport worden de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit. Deze worden in het Milieueffectrapport vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie. De verschillen in de milieueffecten worden gepresenteerd. Tevens worden in het Milieueffectrapport de milieuaspecten van de grondgebonden activiteiten beschreven.

In het Milieueffectrapport worden de volgende milieueffecten beschreven: geluidsbelasting en externe veiligheid van het luchtverkeer en luchtkwaliteit. Daarnaast wordt aandacht besteed aan natuur en gezondheid, grondgebonden geluid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie, ruimtelijke kwaliteit en wegverkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten.

Voor het commercieel burgerluchtverkeer dient in het MER een beschrijving te worden gegeven van de gebruiksregels die zijn verbonden aan het medegebruik (dagen en tijden wanneer gevlogen mag worden, routes die gevolgd moeten worden, et cetera). Er dient een inventarisatie te worden gemaakt van de maatregelen die genomen kunnen worden met als doel de milieueffecten te verminderen.

Met betrekking tot het recreatief burgerluchtverkeer dient in het MER een beschrijving te worden gegeven van de gebruiksregels die zijn verbonden aan het medegebruik (dagen en tijden wanneer gevlogen mag worden, routes die gevolgd moeten worden, et cetera). Er dient een inventarisatie te worden gemaakt van de

maatregelen die genomen kunnen worden met als doel de milieueffecten te verminderen.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in voorbereiding op de vaststelling van een luchthavenbesluit. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen zoals het planologisch mogelijk maken van de voorzieningen die nodig zijn om de ontwikkelingen op de vliegbasis Woensdrecht te faciliteren. In het MER dient daarom beschreven te worden:

- de afstemming tussen beide procedures en de randvoorwaarden die deze afstemming voor de inrichting van de luchthaven heeft opgeleverd;
- de aanvullende voorzieningen die op de grond noodzakelijk of wenselijk zijn. Daarbij moet gespecificeerd worden welke voorzieningen nodig of wenselijk zijn om de ontwikkelingen op de luchthaven Woensdrecht te accommoderen;
- wanneer en hoe deze aanvullende voorzieningen planologisch worden vastgelegd.

Voor de besluiten die nog volgen op het luchthavenbesluit, dient te worden aangegeven welke dat zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

In het MER dient verder te worden aangegeven:

- welke wetten en regels en welk beleid relevant zijn voor het voornemen, en
- of het voornemen kan voldoen aan de voorwaarden die uit deze kaders voortkomen.

### *Geluidsbelasting*

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer wordt, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge<sup>4</sup> en zonder drempelwaarde<sup>5</sup>. Als onderdeel van het beperkingengebied wordt de 35 Ke-geluidszone van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke.

Voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit wordt – voor zover mogelijk voor militair luchtverkeer - tevens de geluidsbelasting van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer in dB L<sub>den</sub> gepresenteerd voor de waarden 40, 48, 56 en 70 dB. Er vindt geen structureel nachtverkeer plaats, zodat geen geluidsbelasting in dB L<sub>night</sub> berekend hoeft te worden.

In het MER dient een beschrijving te worden gegeven van de geluidsaspecten verbonden aan het gebruik van commercieel burgerluchtverkeer en motorvliegtuigen voor het omhoog trekken van zweefvliegtuigen. Daarbij dient inzicht te worden gegeven in de regels die zijn geformuleerd voor dit medegebruik,

---

<sup>4</sup> Meteomarge. Om rekening te houden met variaties in de heersende windrichtingen wordt een toeslag gelegd op het aantal vliegtuigbewegingen: de zogenoemde meteomarge.

<sup>5</sup> Drempelwaarde. Bij toepassing van de drempelwaarde in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden worden bijdragen van vliegtuigpassages voor zover het geluidsniveau lager is dan 65 dB(A) buiten beschouwing gelaten. In de berekeningen van de geluidsbelasting voor Woensdrecht wordt geen drempelwaarde gehanteerd.

de beperkingen die aan het gebruik zijn opgelegd, alsmede informatie over het aantal bewegingen per jaar en de periodes dat er gevlogen wordt. Gevraagd wordt in het MER te beschrijven welke beperkende regels van kracht zijn voor het civiele medegebruik.

Voor de vliegtuigbewegingen van het commercieel burgermedegebruik die worden uitgevoerd met vliegtuigen waarvoor de geluidsbelasting niet wordt uitgedrukt in Kosteneenheden, wordt in het luchthavenbesluit een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar opgenomen. De geluidsbelasting wordt uitgerekend in de eenheid bkl (belasting kleine luchtvaart). Dit geldt ook voor het recreatief burgerluchtverkeer.

De geluidsbelasting van de grondgebonden geluidproducerende activiteiten van de militaire inrichting en van de burgerinrichting wordt, conform de Wabo, uitgedrukt in de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A). De 50 en 55 dB(A,  $L_{etm}$ )-contouren worden gepresenteerd voor de representatieve bedrijfssituatie van de militaire inrichting en van de burgerinrichting afzonderlijk. Voorts worden de omhullende 50 en 55 dB(A,  $L_{etm}$ )-contouren gepresenteerd voor het industrieterrein. Van de verschillende geluidscontouren worden de oppervlakte in km<sup>2</sup> en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen gepresenteerd (op basis van recentst beschikbare woningbestand).

Voorbeelden van luchtvaartgebonden activiteiten en grondgebonden activiteiten waarvan de geluidsbelasting wordt beoordeeld in het kader van de Wet luchtvaart (Ke-geluidszone) respectievelijk de Wabo (dB(A,  $L_{etm}$ )-geluidszone) zijn aangegeven in de volgende tabel.

Activiteit	Wet luchtvaart (Ke-geluidszone)	Wabo (dB(A, $L_{etm}$ )- geluidszone)
Starten, landingen en circuitpatronen	X	
Taxiën / vliegen van platform naar startplaats of vanaf landingsplaats naar platform	X	
Helisquare	X	
Technisch proefdraaien van vliegtuigen en/of motoren		X
Verplaatsing / verslepen naar en van proefdraaiplatform		X

#### *Externe veiligheid*

Het luchthavenbesluit kan, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart, een grenswaarde en regels bevatten voor het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer. De externe veiligheid van luchthavenluchtverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden  $10^{-8}$ ,  $10^{-7}$ ,  $10^{-6}$ ,  $10^{-5}$  en  $5 \times 10^{-5}$  PR en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km<sup>2</sup> en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren gepresenteerd. Het Groepsrisico (GR) van het luchtverkeer wordt tevens in kaart gebracht. Voor de

beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen met militaire helikopters nabij luchthavens is nog geen rekenmodel beschikbaar. Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen beleidskader en normering vastgesteld, daarom wordt volstaan met een kwalitatieve beschouwing.

#### *Luchtkwaliteit*

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening gehouden hoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Niettemin wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Aanvullend worden voor vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immissiewaarden bepaald. De stikstofemissie en bijbehorende stikstofdeposities worden bepaald. Bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies wordt rekening gehouden met de verwachte wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal burgervliegtuigbewegingen. In het MER wordt eventueel specifiek aandacht besteed aan mogelijke consequenties van uitstoot van verontreinigde stoffen voor biologische landbouw met vollegrondsteelten indien deze in de directe omgeving van de luchthaven aanwezig zijn.<sup>6</sup> De luchtkwaliteit wordt bepaald voor de zichtjaren 2015 en 2025.

#### *Natuur*

In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van Natura2000-gebieden, (voormalig) beschermde natuurmonumenten, de Ecologische HoofdStructuur (Natuur netwerk Nederland), door de Flora- en faunawet beschermde soorten en gebieden met een potentiële vogelaantrekkende werking die zich op en rondom de luchthaven bevinden. In het MER wordt onderzocht welke effecten de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit hebben op de geïnventariseerde natuurgebieden en beschermde soorten. Tevens wordt in het MER gekeken naar de effecten op bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie en ruimtelijke kwaliteit. Voor de beschrijving van de vogels en de andere natuurwaarden ter plaatse van het vliegveld wordt gebruik gemaakt van inventarisatiegegevens van de luchtmacht.

#### *Gezondheid*

Voor het aspect gezondheid zal in het kader van deze m.e.r. een gezondheidseffectscreening (GES) worden uitgevoerd. Hiertoe zullen de milieueffecten in GES-scores worden vertaald.

#### *Overige aspecten*

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

---

<sup>6</sup> Onder omstandigheden kan dit blijken de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 07.12.2011 nr 200909551 (luchthaven Lelystad) noodzakelijk zijn.



verdere besluitvorming. 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.

## 6 Procedurele aspecten

Voor de voorbereiding van het luchthavenbesluit Woensdrecht wordt de uitgebreide milieueffectrapportage-procedure gevolgd. De formele start van de procedure begint met het bekendmaken van de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (het onderhavige document), waarin de voorgenomen activiteit staat beschreven, alsmede de milieu-informatie die in het Milieueffectrapport moet worden beschreven. De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt bekendgemaakt door het ministerie van Defensie, dat als vertegenwoordiger van het kabinet optreedt als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit.

De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt door het ministerie van Defensie gepubliceerd en ter visie gelegd, voor advies aangeboden aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Economische Zaken en aangeboden aan het bestuur van de provincies Zeeland en Noord-Brabant, de gemeenten Reimerswaal, Bergen op Zoom, Roosendaal, Rucphen, Woensdrecht, Zundert en Essen (BEL) en de waterschappen Scheldestromen en Brabantse Delta. De concept Notitie wordt voorts aangeboden aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Woensdrecht. De terinzagelegging duurt van maandag 30 maart 2015 tot en met dinsdag 28 april 2015. De concept Notitie is ook te raadplegen op <http://www.rijksoverheid.nl/Openbare-kennisgeving-cNRd-Woensdrecht.nl>.

Gedurende vier weken tot en met donderdag 30 april 2015 wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en worden de betrokken adviseurs in de gelegenheid gesteld te adviseren over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

Eventuele inspraakreacties en adviezen worden meegenomen bij het opstellen van de definitieve Notitie Reikwijdte en detailniveau door het ministerie van Defensie.

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het Milieueffectrapport opgesteld.

Het Milieueffectrapport levert de milieu-informatie aan voor het opstellen van het ontwerp-luchthavenbesluit.

Met de betrokken provincie en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het ontwerp-luchthavenbesluit en het Milieueffectrapport. Het ontwerp-luchthavenbesluit wordt samen met het Milieueffectrapport door het ministerie van Defensie gedurende zes weken ter inzage gelegd overeenkomstig de procedures van de Wet luchtvaart en de Algemene wet bestuursrecht. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Daarnaast wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld het MER te toetsen.

Na ontvangst van de zienswijzen en het advies wordt het ontwerp-luchthavenbesluit door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu opgesteld en met instemming van de Ministerraad voor advies aangeboden aan de Raad van State.

Na ontvangst van het advies wordt het luchthavenbesluit op voordracht van de minister van Defensie, in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, gereedgemaakt voor vaststelling door ZM de Koning. Na ondertekening wordt het luchthavenbesluit gepubliceerd en treedt het luchthavenbesluit in werking.

Parallel aan het opstellen van het Milieueffectrapport en de procedure voor het luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart zullen zo nodig procedures worden geëntameerd op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en - wat betreft de grondgebonden activiteiten – de Wabo.

In onderstaande afbeelding staat een overzicht van de te doorlopen stappen.

**Openbare bekendmaking voornemen**

Het bevoegd gezag (de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) maakt bekend dat een MER zal worden gemaakt en legt het voornemen (concept Notitie Reikwijdte en detailniveau) ter visie.

**Raadplegen over reikwijdte en detailniveau van het MER**

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en adviezen te geven over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

**Opstellen van het MER**

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het Milieueffectrapport opgesteld.

**Openbaar maken van het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit**

Met de betrokken provincie en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit. Het MER wordt samen met het ontwerp-luchthavenbesluit gedurende zes weken ter visie gelegd. Een ieder kan hierop zienswijzen indienen.

**Toetsingsadvies Commissie m.e.r.**

Advies over volledigheid van het MER.

**Besluit en bekendmaking luchthavenbesluit**

Vaststelling luchthavenbesluit door ZM de Koning, op voordracht van de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, met instemming van de Ministerraad en na advisering door de Raad van State.

## 7 Literatuur

Wet luchtvaart, Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens  
(Staatsblad 2008, 561)

Besluit militaire luchthavens (Staatsblad 2009, 72)

Aanwijzing militaire luchthaven Woensdrecht (besluit van de minister van Defensie van 1 juni 1960 nr. 202.620/5L, zoals gewijzigd bij beschikking nr. 202.620/7L van 23 juni 1961 en nadien gewijzigd bij beschikking nr. 264.020/H van 3 januari 1962)

Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden  
(Staatscourant 2012, nr. 11403)

Samenwerkingsovereenkomst Avirolanda Woensdrecht van 8 september 2011.