



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Luchthaven De Kooy

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

4 december 2014 / rapportnummer 2987-21





# 1. Hoofdpunten voor het milieueffectrapport (MER)

Voor de luchthaven De Kooy bereidt het ministerie van Defensie een luchthavenbesluit voor. De luchthaven bestaat uit een militair deel, Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK), en een deel voor burgerluchtverkeer, Den Helder Airport (DHA). Het luchthavenbesluit moet het gebruik van de luchthaven voor militair en burgerluchtverkeer en de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven vastleggen. Met dit besluit zal meer ruimte worden gecreëerd voor de commerciële luchtvaart. Ook houdt het besluit rekening met het gebruik van een nieuw type helikopter en de aanpassing of vervanging van een aantal voorzieningen op het militaire deel van de luchthaven. Ter onderbouwing van het besluit wordt een project-MER opgesteld. De minister van Defensie is, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval het volgende moet bevatten:

- de onderbouwing van de beoogde ontwikkelingen en, daarmee samenhangend, de afbakening van de te beschouwen alternatieven;
- een navolgbare beschrijving van de gevolgen van de alternatieven voor de natuur, de milieukwaliteit en de gezondheid (geluidhinder en slaapverstoring) en voor de beperkingengebieden;
- een beschrijving van de maatregelen om ongewenste milieugevolgen in te perken.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de "Concept Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport luchthaven De Kooy" van oktober 2014 (hierna 'NRD'). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen. Omdat de NRD op tal van punten al volledig en gedetailleerd is uitgewerkt, wordt een aantal aspecten (zoals luchtkwaliteit en geluidbelasting) dan ook slechts summier behandeld in dit advies.

---

<sup>1</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder 'Advisering' of door in het zoekvak projectnummer 2987 in te vullen. Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet gevraagd om zienswijzen bij dit advies te betrekken.

## 2. Doel, rechtvaardiging en achtergrond

### 2.1 Doel

De luchthaven wordt op dit ogenblik in hoofdzaak gebruikt door helikopters (>90% van het aantal vluchten). Het gaat daarbij om militaire oefenvluchten en om burgervliegverkeer voor de offshore-industrie. Voor een zeer beperkt deel gaat het om reddingstaken ('Search and Rescue'), vluchten van algemeen maatschappelijk belang en recreatief vliegverkeer met vastvleugelige toestellen (< 6.000 kg). De NRD geeft aan dat de militaire taken van de luchthaven zijn vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2).<sup>2</sup> Beschrijf de aard en (relatieve) omvang van deze taken in het MER.

In de NRD wordt ook de verwachting uitgesproken dat de capaciteitsvraag naar burgerluchtvaart in de komende jaren zal blijven groeien.<sup>3</sup> Onderbouw deze verwachting, bijvoorbeeld op basis van marktanalyses, als vertrekpunt voor te beschouwen alternatieven. Besteed daarbij vooral aandacht aan:

- de onderbouwing van het hoogste groeiscenario;
- de randvoorwaarden die nu aan het gebruik van de luchthaven worden gesteld;
- eventuele wijzigingen in randvoorwaarden die nodig zijn om groei te accommoderen, zoals eventuele wijzigingen van proefdraaiplatforms.

### 2.2 Kader

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 groei in het burgermedegebruik te faciliteren. Beschrijf:

- 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. Specificeer welke voorzieningen nodig of wenselijk zijn om het hoogste groeiscenario van het luchtverkeer 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.

Geef verder in het MER aan:

- welke wetten en regels<sup>4</sup> en welk beleid<sup>5</sup> relevant zijn voor het voornemen, en
- of het voornemen kan voldoen aan de voorwaarden die uit deze kaders voortkomen.

---

<sup>2</sup> Paragrafen 2.2 en 3.2 van de NRD.

<sup>3</sup> Paragraaf 3.3 van de NRD.

<sup>4</sup> Zoals de Wet luchtvaart (en daarop gebaseerde relevante besluiten en regelingen), de Natuurbeschermingswet 1998 en de beschermingsbepalingen van de (voormalige) PKB Derde Nota Waddenzee zoals opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

<sup>5</sup> Zoals de eventuele ambities van de luchthaven op het gebied van milieu en klimaat.

## 3. Voornemen, alternatieven en referentie

### 3.1 Voornemen en alternatieven

Het voornemen beoogt:

- enerzijds MVKK geschikt te maken voor het gebruik van maximaal twintig NH-90 helikopters van Defensie, waarvoor een aantal voorzieningen op het luchthaventerrein worden aangepast of vervangen. Verder wordt ruimte voorzien voor bijvoorbeeld bondgenootschappelijk medegebruik en reddingstaken;
- anderzijds creëren van ruimte voor meer helikoptervluchten, recreatief verkeer en commerciële lijndiensten met vastvleugelige vliegtuigen op DHA.

De Commissie stelt vast dat de meeste aanpassingen aan het luchthaventerrein die nodig zijn om een ander en ruimer gebruik mogelijk te maken, in 2013 planologisch zijn vastgelegd in een herziening van het bestemmingsplan en al doorgevoerd zijn of worden. Naar het oordeel van de Commissie vormen de gevolgen van deze wijzigingen voor het vliegverkeer, samen met de groei en gewijzigde samenstelling van dat verkeer het totale voornemen. Beschrijf, gelet hierop, eenduidig in het MER welke ontwikkelingen samenhangen met en dus onderdeel uitmaken van het voornemen.

De gepresenteerde alternatieven betreffen verschillen in de groei van MVKK<sup>6</sup> en DHA<sup>7</sup>. Beschrijf de implicaties van het voornemen en de alternatieven op het te verwachten vlieggedrag. Geef de (gewijzigde) vliegroutes aan met de te verwachten spreiding daar omheen. Geef aan met welke meteotoeslag gerekend wordt en maak de gebruikte meteotoeslag aanvaardbaar. Specificeer de verdeling van de vliegbewegingen over vliegtuigtypes op dezelfde wijze en met hetzelfde detailniveau voor de referentie en voor alle alternatieven en varianten. Maak ook duidelijk hoe passagiersaantallen voor de commerciële lijndiensten zijn vertaald naar vliegbewegingen.

Het MER zal duidelijk moeten maken wat de gevolgen zijn van deze alternatieven voor de leefomgeving, de natuur en het milieu. Daarnaast dienen de projectdoelen tegen de milieugevolgen te worden afgewogen om te komen tot een optimale benutting van de milieuruimte. Bij die afweging hoort een analyse van mogelijke maatregelen om nadelige gevolgen van het voornemen terug te dringen of te compenseren. Neem daarbij de 'Balanced Approach' zoals vastgelegd in de EU-verordening 598/2014 als uitgangspunt.<sup>8</sup>

### 3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten

---

<sup>6</sup> 12 of 20 NH-90 helikopters.

<sup>7</sup> 30.000 of 35.000 vliegbewegingen per jaar met helikopters of grote vastvleugelige toestellen en 7.500 of 10.000 vliegbewegingen met kleine toestellen.

<sup>8</sup> Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling. Dat is nodig om de te verwachten milieueffecten van de alternatieven voor het voornemen in perspectief te kunnen plaatsen. Omdat geluidbelasting waarschijnlijk het dominante milieugevolg van dit voornemen zal zijn, adviseert de Commissie om daaraan bijzondere aandacht te besteden en de bestaande situatie bijvoorbeeld te beschrijven aan de hand van de geluidcontouren die in de voorbije jaren zijn gerealiseerd.<sup>9</sup> De autonome ontwikkeling is de situatie die zich in de toekomst zal voordoen als het voornemen niet wordt gerealiseerd. Onderbouw de jaren waarvoor de autonome ontwikkeling wordt beschreven, op basis van de eerder genoemde groeiprognozes. Het gaat daarbij om de jaren waarin de beoogde groei tot 30.000 en 35.000 vliegbewegingen per jaar naar verwachting wordt gerealiseerd.

De NRD stelt voor om voor MVKK de referentiesituatie in te vullen met 'maritieme helikopters'<sup>10</sup> en om voor DHA de aantallen vliegbewegingen uit de vigerende beschikking te gebruiken. In principe kan worden uitgegaan van de vergunde situatie ook al worden er zowel voor het militaire als voor het burgerdeel minder vluchten gerealiseerd.<sup>11</sup>

Beschrijf de aard en omvang van nieuwe ontwikkelingen buiten de luchthaven, zoals het bedrijventerrein Kooypunt, in meer detail en geef ze aan op kaart. Dat is nodig voor een goed begrip van veranderingen die uit de analyses van de milieueffecten naar voor zullen komen. Draag er zorg voor dat eventuele woningbouwprojecten waarover reeds is besloten en die vallen binnen de gebieden omsloten door de 40 dB(A)  $L_{den}$ -, de 30 dB(A)  $L_{night}$ - en de PR 10<sup>-8</sup>-contouren, in het effectenonderzoek betrokken worden.

## 4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen van het voornemen

### Helder structureren van de effectbeschrijving

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

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

---

<sup>9</sup> Het MER voor luchthaven Volkel kan in dit opzicht als een voorbeeld worden beschouwd.

<sup>10</sup> Geef duidelijk aan wat dit concreet betekent. De invoering van de NH-90 helikopter is immers al een feit en er wordt op de luchthaven ook mee gevlogen.

<sup>11</sup> DHA: er zijn 27.000 commerciële bewegingen met helikopters en grote vastvleugelige toestellen (>6.000 kg) vergund en 5.000 bewegingen met kleine vastvleugelige toestellen (<6.000 kg) waarvan er respectievelijk ongeveer 23.000 en 2.000 worden gerealiseerd. Op dit ogenblik worden nog geen vluchten met grote vastvleugelige toestellen uitgevoerd. MVKK: omdat de voorgeschreven taken kunnen leiden tot meer bewegingen dan wat in een 'standby-situatie' gebruikelijk is, is en wordt meer milieurimte gereserveerd dan de ruimte die voor de reguliere trainingen noodzakelijk is.

Beschrijf de effecten van de verschillende alternatieven op een eenduidige en transparante wijze en op hetzelfde detailniveau. Houd bij de effectbepaling ook rekening met de combinatie met andere plannen en projecten (cumulatie). Dit is niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grenswaarden zijn gedefinieerd, zoals bij de concentratie van schadelijke stoffen in de lucht, maar ook voor andere milieuaspecten waarbij sprake is van cumulatie, zoals bij geur- of geluidbelasting.

### **Consistent gebruik van informatie**

Het te nemen besluit zal gebaseerd zijn op een veelheid aan informatie. Voor een consistente effectbeoordeling dient te worden geborgd dat alle berekeningen gebaseerd zijn op eenduidige en navolgbare aannames over de ligging van woningen en andere relevante bebouwing in de omgeving van de luchthaven<sup>12</sup>, over het aantal aanwezige personen en over het aantal en de karakteristiek van de vliegbewegingen.<sup>13</sup> Leg de karakteristieke vluchtgegevens per alternatief vast voor de verschillende berekeningen<sup>14</sup>, en ontsluit die informatie.

### **Onzekerheden**

Onderbouw in het MER:

- de toepasbaarheid van de rekenmodellen als geen standaard rekenmethode is voorgeschreven;<sup>15</sup>
- de herkomst en de keuze van de brongegevens waarmee de gevolgen van het voorplan worden bepaald, zoals de emissiegegevens van helikopters en de verspreiding van die emissies gedurende de vlucht.

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

## **4.1 Wegverkeer**

Omdat de groei van de luchthaven leidt tot extra verkeer, is het belangrijk dat de verkeerscijfers goed in beeld worden gebracht om zo de effecten op de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het milieu te kunnen berekenen.<sup>16</sup> Geef voor de berekening van de verkeerseffecten inzicht in de aantallen en de herkomst van de gebruikers van de luchthaven en in hun verdeling over de verschillende vervoerswijzen. Uit de analyse moet helder naar voren komen

---

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

<sup>13</sup> Zoals: de vlootsamenstelling (ingedeeld naar de categorieën zoals die worden gehanteerd in de wettelijke voorschriften voor luchtvaartgeluid en externe veiligheid), het MTOW, de generatie, het tijdstip van vluchten, de verdeling over aan- en uitvliegroutes, de vliegprofielen, het aantal bewegingen per categorie e.d.

<sup>14</sup> Daarbij denkt de Commissie aan een informatiesysteem waarmee de (bron)gegevens voor de diverse berekeningen (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, depositie, etc.) raadpleegbaar zijn.

<sup>15</sup> Zo is voor luchtvaart geen rekenmodel voor de luchtkwaliteit en depositie voorgeschreven en is er voor militair vliegverkeer geen voorgeschreven model voor het berekenen van veiligheidsrisico's.

<sup>16</sup> De verkeerscijfers vormen de input voor de berekeningen voor luchtkwaliteit (inclusief depositie) en geluid als gevolg van het wegverkeer.

of de verkeersbewegingen van en naar de luchthaven in combinatie met andere ontwikkelingen in het studiegebied tot (milieu)knelpunten kunnen leiden.

## 4.2 Geluid

Geef in aanvulling op de effecten die in de NRD zijn genoemd, aan of het voornemen invloed heeft op milieubeschermingsgebied voor stilte. Is dat het geval geef dan op kaart het oppervlak aan waar de geluidbelasting als gevolg van de alternatieven voor het voornemen hoger is dan de provinciale richtwaarden.

Toets verder ook de contour voor het grondgebonden geluid aan de zonegrens voor industrielawaai. Geef aan of en op welke wijze de feitelijke geluidsbelasting getoetst wordt aan de geluidszone.

## 4.3 Luchtkwaliteit

### Geur

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

## 4.4 Externe veiligheid

Onderzoek in het gebied waar het plaatsgebonden risico (PR) groter is dan  $10^{-8}$  per jaar of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen.<sup>17</sup> Geef daarnaast aan hoe de vliegtuigbrandstof wordt aangevoerd en opgeslagen. Breng de externe veiligheidsrisico's van dit transport en van de opslag op het luchthaventerrein in kaart.<sup>18</sup>

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

---

<sup>17</sup> Hierbij kan de aanwijzing voor het Besluit Risico's Zware Ongevallen als onderscheidend criterium gebruikt worden.

<sup>18</sup> Vliegtuigbrandstof (Jet A1, UN 1863) valt onder de categorie ontvlambare vloeistoffen (LF1, ADR klasse 3, verpakkingsgroep III). Deze categorie is relevant voor de berekening van externe veiligheid.



## 4.5 Hinderbeleving en gezondheid

Indien er sprake is van gevolgen voor de geluidbelasting of de luchtkwaliteit die relatief groot zijn, en van groepen blootgestelden die relatief groot zijn<sup>19</sup>, adviseert de Commissie om ook de gevolgen voor de volksgezondheid kwantitatief in beeld te brengen. Doe dit voor geluid op basis van de gecumuleerde blootstelling aan militair en burgerluchtverkeer.<sup>20</sup>

Geef aan of en in welke mate er met extra geluidhinder van helikopters rekening gehouden moet worden in vergelijking met andere categorieën vliegtuigen. Zo zou er sprake kunnen zijn van laag frequent geluid of door trillingen geïnduceerd secundair geluid ('rattle noise') als helikopters laag (<500 voet) over woningen vliegen.

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

## 4.6 Natuur

Bepaal het studiegebied op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand<sup>21</sup>. Geef de beschermde gebieden in het studiegebied aan op kaart en vermeld de grondslag van de bescherming. Beschrijf alvorens de gevolgen voor de natuur in beeld te brengen eerst de ingreep-effectrelaties, onder meer uitgaande van de beschikbare kennis over verstoringsafstanden. Houd ook rekening met een gecombineerd effect door geluid en beweging. De Commissie verwacht dat in ieder geval verstoring (geluid, beweging, licht), gevolgen van (stikstof)depositie<sup>21, 22</sup> en veranderingen in beheer ('vogelbeheergebied') aan de orde zijn.

### **Gevolgen voor beschermde gebieden**

#### *Natura 2000-gebieden*

Ga na in hoeverre Natura 2000-gebieden, zoals "Waddenzee" en "Duinen en Lage Land Texel", door het voornemen beïnvloed worden. Geef voor deze gebieden:

- de relevante instandhoudingsdoelstellingen voor habitats en soorten;
- de omvang en kwaliteit van de relevante habitattypen en leefgebieden van soorten;

<sup>19</sup> Denk hierbij voor fijn stof bijvoorbeeld aan minimaal 1000 mensen voor wie de blootstelling met minimaal 1 µg/m<sup>3</sup> wijzigt. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effect relaties representatieve uitspraken te kunnen doen over de (extra) ziektelast.

<sup>20</sup> Specificeer en onderbouw de gebruikte dosis-effectrelaties.

<sup>21</sup> Houd hierbij rekening met het feit dat de emissieverdeling en dispersie van helikopters sterk kan afwijken van de standaard voor luchtvaart gehanteerde verdelingen. Zie ook paragraaf 5.1 van dit advies.

<sup>22</sup> Zorg voor een navolgbare berekening. Specificeer de gebruikte bronnen, rekenwijze en samenhang met de resultaten voor luchtkwaliteit, i.e. de gerapporteerde concentratiebijdragen.

- de actuele populatieomvang en populatietrends van relevante (vogel)soorten;
- of populaties zich onder of boven de instandhoudingsdoelstelling bevinden.

Onderzoek de gevolgen voor deze gebieden, rekening houdend met cumulatie. Houd bij vogels rekening met pendelbewegingen tussen foerageergebieden, slaappleaatsen en hoogwa-  
tervluchtplaatsen (HVPs). Ga in het bijzonder in op de ligging van HVPs en de kwaliteitseisen die daaraan worden gesteld. Houd, indien relevant, rekening met energetische aspecten (energieverlies bij overtuigende vogels door toename van of veranderingen in verstoring).

Het vogelbeheergebied strekt zich uit tot in of nabij Balgzand, waar zich grote vogelconcentraties kunnen ophouden. Ga in op de gevolgen van het vogelbeheergebied voor kweldervogels en HVPs, rekening houdend met verbeterdoelstellingen.

Breng de eventuele (cumulatieve) effecten van emissies in beeld. Bepaal de toename van de stikstofdepositie als gevolg van het voornemen, waar deze toename plaatsvindt en wat de gevolgen zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen.<sup>23, 24</sup>

Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat een Passende beoordeling moet worden opgesteld. Het project-MER dient tenminste de inhoudelijke informatie te bevatten op grond waarvan de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet aantast.<sup>25</sup> Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets<sup>26</sup> met succes wordt doorlopen.

### *Provinciale Ecologische Hoofdstructuur*

Beschrijf of en hoe de 'wezenlijke kenmerken en waarden'<sup>27</sup> van EHS-gebieden in het studiegebied door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Beschrijf, zo nodig, mogelijke maatregelen om effecten in te perken.

### **Gevolgen voor beschermde soorten**

Beschrijf welke soorten die de Flora- en faunawet beschermt, in het studiegebied te verwachten zijn en in hoeverre ze door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Geef aan waar deze soorten voorkomen, welk beschermingsregime geldt, welke ingreep-effectrelatie te verwachten zijn en wat de gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding kunnen zijn. Breng (indien aan de orde) mitigerende maatregelen in beeld. Ga specifiek in op de gevolgen van

<sup>23</sup> Houd daarbij rekening met de actuele kritische depositiewaarden en de actuele achtergronddepositie.

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

<sup>25</sup> Met het oog op transparantie en consistentie geeft de Commissie in overweging om de Passende beoordeling toe te voegen aan het MER en de hoofdconclusies over te nemen in het MER zelf.

<sup>26</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in: A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven, D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?, C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000-gebieden bewaard blijft?

<sup>27</sup> De wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zijn gekoppeld aan de natuurdoelen voor een gebied. Deze zijn te herleiden uit de spelregels EHS en het Natuurbeheerplan van de provincie.

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

## 4.7 Bodem en water

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

## 4.8 Ruimtegebruik

Op basis van de uitgevoerde analyses zullen beperkingen worden gesteld aan het gebruik van de gronden in de omgeving van de luchthaven. Presenteer het vogelbeheergebied en de zones of contouren voor geluid, vliegveiligheid en externe veiligheid op duidelijke topografische kaarten waarop relevante functies en bestemmingen herkenbaar zijn aangegeven. Geef aan wat de planologische status is van deze gebieden. Ga in op de consequenties voor de ruimtelijke ordening, de ruimtelijke ontwikkelingen en het ruimtegebruik binnen deze contouren. Breng vastgestelde en goedgekeurde nieuwbouwplannen ook in beeld in een ruimer gebied, binnen de geluid- en EV-contouren waarbinnen het vliegverkeer kan leiden tot ernstige hinder, ernstige slaapverstoring respectievelijk een verhoogd risico<sup>28</sup>, en gebruik deze plannen bij de berekeningen van de milieueffecten van het voornemen. Maak hierbij apart inzichtelijk welke veranderingen in deze effecten komen door veranderingen in het vliegverkeer en welke effecten door ruimtelijke ontwikkelingen.

# 5. Overige aspecten

## 5.1 Leemten in milieu-informatie

Het MER moet de milieuaspecten benoemen waarvoor effectschattingen erg onzeker zijn of waarover onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Voorbeelden zijn de onzekerheden in de vertaling van geluidbelasting door helikopters naar hinder voor omwonenden en de onzekerheden in hun emissie- en dispersiekenmerken. Spits de bespreking van leemten in milieu-informatie toe op milieuaspecten die in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie op korte termijn kan worden ingevuld.

---

<sup>28</sup> Zie hiervoor ook paragraaf 3.2 van dit advies.

## 5.2 Evaluatieprogramma en implementatie van maatregelen

Geef in het MER inzicht in:

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

## 5.3 Vorm en presentatie

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

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

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER**

**Initiatiefnemer:** Ministerie van Defensie

**Bevoegd gezag:** Minister van Defensie en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

**Besluit:** Vaststellen van een luchthavenbesluit

**Categorie Besluit m.e.r.:** D6.2

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

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 4 november 2014

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 3 november tot en met 28 november

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 23 oktober 2014

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 4 december 2014

### **Samenstelling van de werkgroep:**

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

dr. G.J. van Blokland

dr. Y.S. Kok-Palma

dr. J. Lembrechts (werkgroepsecretaris)

drs. C.A. Linse (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

dr. J. Wesseling

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

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie op 13 november een locatiebezoek afgelegd. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vind u op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Concept Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport luchthaven De Kooy. Ministerie van Defensie, 20 oktober 2014

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.





# Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Luchthaven De Kooy

ISBN: 978-90-421-4042-4



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

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

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

