provincie Drenthe

*Staten*stuk 2011-486

Beoordeling milieueffectrapportageplicht ten behoeve van Luchthavenbesluit Luchtsportcentrum Hoogeveen (m.e.r.-beoordelingsbesluit)

Voorgestelde behandeling:
- Statencommissie Cultuur en Economie op 29 juni 2011
- provinciale staten op 13/14 juli 2011

Behandeld door mevrouw G. Akkerman, telefoonnummer (0592) 36 56 79, e-mail g.akkerman@drenthe.nl
Portefeuillehouder: H. Brink

Inleiding

Op 1 november 2009 is via de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) het bevoegd gezag over de kleine luchtvaart van Rijk naar provincies gegaan. Voor Drenthe betekent dit dat wij bevoegd gezag hebben gekregen (onder andere) over het Luchtsportcentrum Hoogeveen. De wet Luchtvaart bepaalt dat de bestaande Aanwijzing van het Luchtsportcentrum onder ons gezag binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de RBML, of eerder in het geval van een verzoek van een aanvrager, moet worden vervangen door een Luchthavenbesluit (LHB). In januari 2011 zijn de voorbereidingen voor een nieuw LHB gestart op verzoek van de gemeente Hoogeveen.

Voordat de gemeente de formele aanvraag in kan dienen bij ons moet worden bepaald of een milieueffectrapportage (m.e.r) noodzakelijk is. Deze moet dan bij de aanvraag gevoegd worden. De gemeente Hoogeveen is van mening, gezien de beoogde veranderingen die men door middel van het nieuwe LHB wil invoeren voor het Luchtsportcentrum, dat een m.e.r. niet van toepassing is. Ook brengt de voorgenomen activiteit geen m.e.r.-beoordelingsplicht met zich mee. De gemeente baseert dit op het gestelde in het Besluit milieueffectrapportage1994 (Besluit m.e.r., bijlage D, categorie 6.2.). De m.e.r.-beoordelingsnotitie is dan ook op vrijwillige basis uit oogpunt van zorgvuldigheid bij ons ingediend.

Doel van deze nota
Op grond van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag te beslissen of voor de aangevraagde activiteiten een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld: het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Volgens de wet Luchtvaart moet genoemde beslissing door provinciale staten (die te zijner tijd ook het LHB vaststelt) worden genomen, waartoe deze nota dient. De beoordeling geschiedt op basis van de door de gemeente Hoogeveen ingediende gegevens over dat wat men opgenomen wil zien in het nieuwe LHB en toetsing door ons van de mogelijke gevolgen daarvan voor het milieu.

Beoordeling (samengevat)
Voor de aangevraagde activiteit, in dit geval het nieuw te nemen LHB, is het opstellen van een MER nodig wanneer er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De gemeente Hoogeveen wil in het nieuwe LHB het maximumaantal vliegbewegingen *verlagen* van 37.650 (huidige Aanwijzing) naar 26.000. Dit is een actualisatie naar aanleiding van het werkelijke gebruik van de luchthaven de laatste jaren.
De actualisatie brengt een evenredige aanpassing van de geluidscontour en de ruimtelijkeordeningscontour met zich mee. Doordat het aantal vliegbewegingen is verlaagd is dit een geoorloofde en wettelijk correcte aanpassing.
De nieuwe Wet luchtvaart geeft de mogelijkheid om de geluidsmaat Lden voor de geluids- en ruimtelijke beperkingen-contour te hanteren. Provincie en gemeente zijn echter voornemens om de oude geluidsmaat (de Bkl) te blijven hanteren als maat voor de ruimtelijke beperkingen. De nieuwe contouren worden alleen aangepast aan de actualisatie van het aantal vliegbewegingen.
De Lden heeft een andere berekeningsmethodiek waardoor alleen al daardoor een andere (kleinere) contour zou ontstaan. De hantering van de oude Bkl-systematiek is een bescherming voor omwonenden. Immers: de mogelijkheid om dichterbij een vliegveld te wonen moet gebaseerd zijn op vermindering van de activiteit en niet op puur een theoretische wijziging van de berekeningssystematiek.

Aangezien het maximumaantal vliegbewegingen wordt verlaagd, zijn de gevolgen voor geluid, externe veiligheid, geur, en natuur neutraal tot positief te noemen. Omdat de oude geluidsmaat Bkl gehanteerd blijft voor de ruimtelijke beperkingen, blijft ook het beschermingsniveau voor omwonenden gehandhaafd.

Conclusie
Uit de verkregen inzichten blijkt dat de kenmerken, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect van het project, geen aanleiding geven voor het laten opstellen van een milieueffectrapportage.

Het vorenstaande is een samenvatting. Voor een uitgebreidere omschrijving van de activiteit, het toetsingskader en de beoordeling verwijzen wij u kortheidshalve naar de ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie (bijlage 1).

Advies

Besluiten dat voor de activiteiten als omschreven in de milieueffecten beoordelingsnotitie Luchtsportcentrum Hoogeveen (bijlage 1) geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

Beoogd effect

De m.e.r.-beoordeling komt ten goede aan de maatschappelijke zorgvuldigheid van de uiteindelijke besluitvorming rond het nieuwe LHB en wil daarmee tevens eventuele latere procedurele vertragingen voorkomen. Het effect is zowel kwaliteits- als tijdswinst.

Argumenten

1. *Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is ter voorkoming van eventuele latere juridische 'herstel'-procedures.*
2. *Bij veranderingen op het gebied van luchtvaart dringt zich vrijwel altijd direct de vraag op welke gevolgen dit heeft voor natuur en milieu. Het te nemen m.e.r.-beoordelingsbesluit geeft antwoord op deze vraag.*

Uitvoering

Tijdsplanning
- Gedeputeerde staten: 24 mei
- Statencommissie Cultuur en Economie: 29 juni
- Provinciale staten: 13/14 juli
- Terinzagelegging: zes weken vanaf besluit, tot 29 augustus
- Na 29 augustus: brief naar de gemeente Hoogeveen met het PS-besluit

Financiën
Niet van toepassing.

Europese context
Het gaat hier om Europese wetgeving die in Nederlandse wetgeving is geïmplementeerd.

Monitoring en evaluatie
Niet van toepassing.

Extern betrokkenen
De gemeente Hoogeveen.

Communicatie
Publicatie in Staatscourant, Hoogeveensche Courant en zes weken ter inzage legging in eigen huis.

Bijlagen
1. m.e.r. –beoordelingsnotitie
2 Brief (aanmeldnotitie) gemeente Hoogeveen

Ter inzage in de leeskamer
Niet van toepassing

Assen, 24 mei 2011
Kenmerk: 21/3.4/2011003165

Gedeputeerde staten van Drenthe,

J. Tichelaar, voorzitter
mevrouw drs. J.M. Imhof, secretaris

jk/coll.

*Ontwerp*besluit 2011-486-1

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 24 mei 2011, kenmerk 21/3.4/2011003165;

gelet op het bepaalde in de Wet milieubeheer en de vorenstaande overwegingen;

BESLUITEN:

dat voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie milieueffecten Luchtsportcentrum Hoogeveen geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

Assen, 13/14 juli 2011

Provinciale staten voornoemd,

, griffier , voorzitter

jk/coll.

bijlage 1

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
F 015 - 214 57 12
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

Milieueffecten luchthaven Hoogeveen

m.e.r.-beoordelingsnotitie

Colofon

Opdrachtgever	: Provincie Drenthe
Bestemd voor	: Provincie Drenthe
Auteur(s)	: ir. I. Achterberg & ir. W.B. Haverdings
Controle door	: ing. P. Frankena
Datum	: 1 april 2011
Kenmerk	: pd110309.not

Opgesteld door	: Advanced Decision Systems Airinfra BV
Adres	: Bagijnhof 80
Plaats	: 2611 AR Delft
Telefoon	: +31 (0)15 - 215 00 40
Telefax	: +31 (0)15 - 214 57 12
E-mail	: info@adecs-airinfra.nl
Web	: www.adecs-airinfra.nl
KvK nummer	: 08092107

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

1 Inleiding

In het kader van het nieuw op te stellen luchthavenbesluit voor luchthaven Hoogeveen, is er een analyse van de mogelijke milieueffecten gemaakt door Adecs Airinfra. Op basis van deze analyse is vervolgens beoordeeld of er een milieueffectrapport opgesteld dient te worden. In voorliggende notitie wordt de analyse en beoordeling toegelicht.

1.1 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt het wettelijke kader voor milieueffectrapportages geschetst. In hoofdstuk 3 wordt het plan beschreven, inclusief het vóórtraject. Vervolgens wordt beschreven welke gevolgen het plan heeft voor het milieu en ten slotte wordt beoordeeld of de gevolgen van dien aard zijn dat er een MER moet worden opgesteld.

2 De m.e.r.-procedure

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een uitgebreid onderzoek naar allerlei effecten op natuur, milieu en leefbaarheid. Een milieueffectrapportage is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een bestemmingsplan of in dit geval een luchthavenbesluit. Niet voor alle projecten is het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk. Voor een groot aantal projecten volstaat een globale beoordeling van de milieueffecten.

2.1 Wettelijk kader

Het Besluit milieueffectrapportage, gekoppeld aan de Wet milieubeheer (Wm), bevat in de bijlage een lijst met activiteiten waarvan de bijbehorende besluiten m.e.r.-plichtig (C-lijst) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Op 21 februari 2011 is het besluit genomen tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage en het Besluit omgevingsrecht (reparatie en modernisering milieueffectrapportage). Vanaf 1 april 2011 zijn de wijzigingen van kracht. Over luchthavens is vanaf die datum het volgende opgenomen:

Bij-lage	Activiteiten	Gevallen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
C 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een luchthavenindelings-besluit of een luchthavenverkeers-besluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.

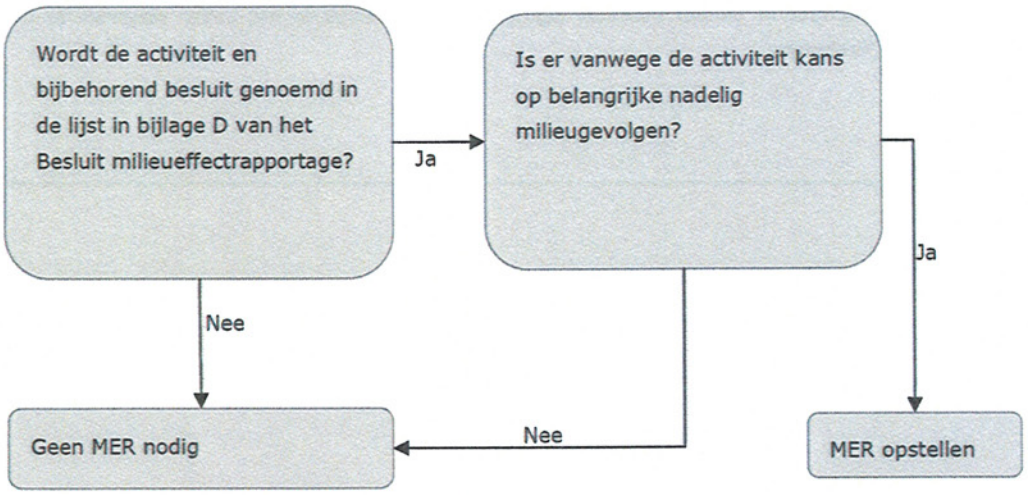
D 6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landings-baan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de lucht-verkeers-wegen of de wijziging van de vliegroutes.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat: 1. Het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidsbelasting, of 2. De grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij: a) De voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1) dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2) die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b) het beperkingengebied vervalt.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.

Wanneer een activiteit een m.e.r.-beoordeling vereist, dient het bevoegd gezag te beoordelen of het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige milieugevolgen. Drie wettelijke criteria spelen mee bij de beoordeling:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van mogelijke effecten.

Daarnaast zijn in bijlage III van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling verschillende subcriteria genoemd.

De m.e.r.-beoordelingsprocedure volgt simpelweg het volgende schema:



Het bevoegd gezag houdt bij zijn beslissing rekening met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven criteria.

2.2 Besluitvorming

Luchthaven Hoogeveen bezit reeds een start- en landingsbaan met een lengte van 1.080 meter en daar verandert niets aan, waardoor de voorgenomen activiteit in ieder geval onder bijlage D 6.1 en D 6.2 van het Besluit milieueffectrapportage valt. Bijlage D 6.1 is voor het luchthavenbesluit niet van toepassing. Op basis van bijlage D 6.2 zou de voorgenomen activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig kunnen zijn. Vanwege de genoemde uitzondering in kolom 2 is de voorgenomen activiteit echter niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Volledigheidshalve is in voorliggend document toch een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. In dit document is beschreven of er omstandigheden zijn die kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Alleen als er sprake is van dergelijke omstandigheden is het opstellen van een MER noodzakelijk. Het besluit of er wel/niet een MER wordt opgesteld, wordt genomen door het bevoegd gezag, in dit geval de Provinciale Staten van de Provincie Drenthe.

Het bevoegd gezag is op grond van artikel 7.8b, lid 5 Wet milieubeheer verplicht om mededeling te doen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit door:

1. kennisgeving in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen en alleen in het geval dat er beslist is dat er voor de activiteit geen milieueffectrapport moet worden gemaakt, (ook) kennisgeving in de Staatscourant;
2. terinzagelegging;
3. alleen in het geval dat er sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen in een ander land, ook nog kennisgeving in een publicatie in dat andere land.

Tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit staat geen direct bezwaar en beroep open. Belanghebbenden kunnen wel bezwaar of beroep indienen bij het (moeder)besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvond.

3 Het plan

Met de overgang van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart is er voor de luchthaven Hoogeveen een aantal zaken veranderd. Om te beginnen is in het kader van decentralisatie het bevoegd gezag van het Rijk naar de provincie Drenthe gegaan. Daarnaast dient de Aanwijzing te worden vervangen door een luchthavenbesluit. Verder is een belangrijke wijziging de geluidsmaat die wordt gehanteerd voor het bepalen van de geluidseffecten vanwege het luchtverkeer. Van de maten Ke (Kosteneenheid) en Bkl (belastingeenheid kleine luchtvaart) is overgegaan naar de maat L_{den} (Level day evening night), welke binnen Europa als standaard geluidsmaat wordt gezien. Een andere wijziging betreft de invoering van twee handhavingspunten op 100 meter afstand van de baankoppen, waarin het geluid wordt berekend en getoetst aan de gestelde grenswaarden.

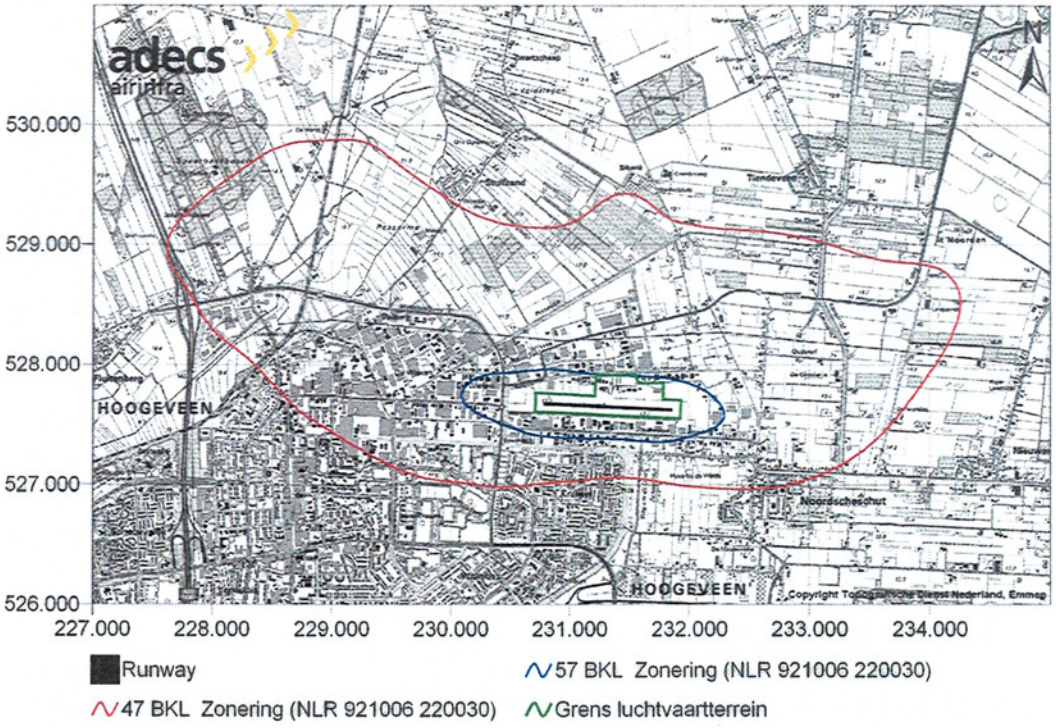
Met het nieuwe luchthavenbesluit zal de situatie die tot heden van kracht was voor het luchtsportcentrum Hoogeveen wijzigen. Hieronder wordt de oude situatie volgens de Aanwijzing Hoogeveen (ref. 1) en de huidige situatie volgens de Omzettingsregeling luchthaven Hoogeveen (ref. 2) beschreven. Daarna wordt de nieuwe situatie, het luchthavenbesluit, toegelicht.

3.1 Aanwijzing (tot 31 december 2010)

Sinds 3 mei 1996 was het Aanwijzingsbesluit luchthaven Hoogeveen van kracht. Het aanwijzingsbesluit heeft betrekking op de indeling en het gebruik van de luchthaven en de vaststelling van de geluidszone met grenswaarde van 47 Bkl en de bijbehorende geluidscontour van 57 Bkl. De Aanwijzing valt onder de Luchtvaartwet, waarbij het bevoegd gezag de minister van Verkeer en Waterstaat was. Handhaving werd uitgevoerd door de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
De geluidszone van 47 Bkl is in bijlage D van de Aanwijzing opgenomen. Deze 47 Bkl-contour en de 57 Bkl-contour (ook uit de Aanwijzing, bijlage D) vormen tevens de gebieden waarbinnen beperkingen aan de ruimtelijke ontwikkeling gelden.
Naast de geluidszone in Bkl was er voor helikopters een quotum van 400 bewegingen ingesteld. De helikopters waren niet opgenomen in de Bkl-berekening, omdat de Bkl zich beperkt tot kleine luchtvaart waartoe helikopters niet behoren.
Een aantal zaken dat als invoer heeft gediend voor de berekening van de zone zijn opgenomen in de Aanwijzing. Meer details zijn te vinden in het NLR-rapport over de zoneringsberekening (ref. 4).

3.2 Omzettingsregeling (sinds 1 januari 2011)

Ten behoeve van de overgang van de Aanwijzing naar het luchthavenbesluit heeft het Rijk per 1 januari 2011 de Aanwijzing middels een ministeriële regeling één-op-één omgezet (ref. 2). Hierbij zijn de grenswaarden van geluid in Bkl uit de Aanwijzing vertaald naar grenswaarden in L_{den}. De ruimtelijkebeperkingengebieden zijn niet gewijzigd: de 47 en 57 Bkl-contouren zijn onveranderd overgenomen in de omzettingsregeling.



Figuur 1 Ruimtelijke beperkingen ten gevolge van het aanwijzingsbesluit en de omzettingsregeling.

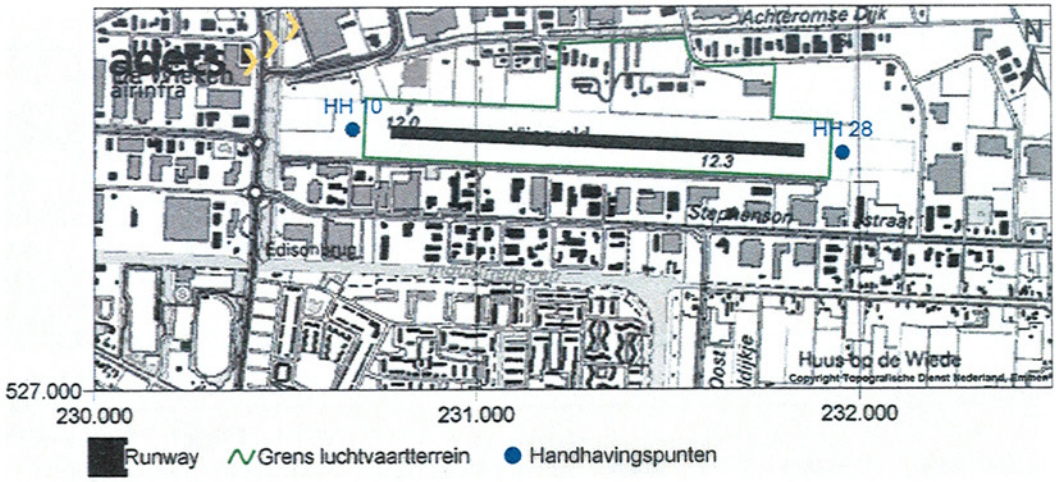
De invoer van de L_{den}-berekeningen voor de omzettingsregeling is gebaseerd op de zoneringsberekening van de Aanwijzing en nader gespecificeerd in het L_{den}-berekeningsrapport (ref. 3). Het aantal bewegingen exclusief reclamecircuits bedraagt 33.874. Omdat er voor reclameverkeer standaard in de berekening circuits toegevoegd worden (voor het oppikken en droppen van de reclame), bedraagt het totale aantal bewegingen 37.650 inclusief deze reclamecircuits.

In tegenstelling tot in de Bkl-berekeningen kan in de L_{den}-berekeningen het helikopterverkeer wel meegenomen worden als invoer. In de omzettingsregeling is er echter door het Rijk bewust voor gekozen om niet de helikopters in de omzettingsberekening mee te nemen, maar de helikopters als quotum van 400 bewegingen te houden, omdat er anders geen sprake is van een één-op-één omzetting. Het uitsluiten van helikopters in de L_{den}-berekening is een uitzonderingssituatie die tijdelijk is zolang de omzettingsregeling vigeert. In andere situaties zullen helikopters altijd onderdeel zijn van de invoer voor de L_{den}-berekening.

De grenswaarden voor geluid in L_{den} geldend op twee handhavingspunten, 100 meter in het verlengde van de start- en landingsbaan, zijn met de omzettingsregeling vastgesteld. De waarden van de maximaal toegestane geluidsbelasting (MTG) die behoren bij deze berekening zijn in tabel 1 gepresenteerd. Deze waarden zijn dus exclusief de geluidsbijdrage van het helikopterverkeer. Het geluid vanwege het jaarlijks gebruik van de luchthaven (exclusief helikopters) dient onder deze MTG te blijven om zo geen overschrijding van de normen ten gevolg te hebben. In figuur 2 is de ligging van de handhavingspunten weergegeven.

Tabel 1 Maximaal toegestane geluidsbelasting in handhavingspunten ten gevolge van de omzettingsregeling.

Nr.	Ligging	X-coördinaat	Y-coördinaat	MTG (dB(A) L_{den})
HH10	Baankop 10	230.680	527.679	59,4
HH28	Baankop 28	231.959	527.615	58,7



Figuur 2 Ligging handhavingspunten.

3.3 Luchthavenbesluit

Uit analyse van historische gegevens (ref. 4) blijkt dat het werkelijke gebruik van de luchthaven de laatste jaren ruim binnen de geluidsnormen van de Aanwijzing bleef.

Op initiatief van de gemeente Hoogeveen wordt een aanvraag voor een luchthavenbesluit voorbereid waarbij er rekening wordt gehouden met lagere grenswaarden op basis van berekeningen met een invoerscenario met 26.000 vliegtuigbewegingen en 400 helikopterbewegingen. Daarnaast wordt er in de berekeningen rekening gehouden met het actuele gebruik van de luchthaven. Uit analyse blijkt dat wanneer men kijkt naar o.a. de indeling naar geluidscategorieën en de gemiddelde straffactoren, dat het actuele gebruik veel gunstiger is voor geluid dan het gebruik waarvan men in de Aanwijzing en omzetting van uitging. Het aantal van 26.000 vliegbewegingen biedt nog groeimogelijkheid aan de luchthaven ten opzichte van de huidige situatie. Doordat het met de overgang naar L_{den} voor de exploitant mogelijk is om het soort verkeer uit te wisselen, bijvoorbeeld meer helikopterbewegingen in ruil voor minder bewegingen van het kleine verkeer, heeft het bevoegd gezag het voornemen om als beperking een maximaal aantal helikopterbewegingen van 2.000 op te leggen. Op deze manier heeft de exploitant van de luchthaven mogelijkheden om de exploitatie op zijn manier uit te voeren, maar zonder dat de effecten van het gebruik van de luchthaven ingrijpend veranderen.

De vlootsamenstelling waar men in het luchthavenbesluit van uitgaat, bestaat dus uit 26.000 vliegtuigbewegingen en 400 helikopterbewegingen. De vliegtuigen bestaan uit vliegtuigen met een MTOW (maximum take-off weight) tussen de 350 kg en 6.000 kg en zijn ingedeeld in acht geluidscategorieën. Er zijn geen vliegtuigen in de vlootsamenstelling opgenomen die lichter zijn dan 350 kg. De kenmerken van het invoerscenario zijn in tabel 2 t/m tabel 9 weergegeven.

Tabel 2 Coördinaten (Rijksdriehoek) in meters startpunten en landingsdrempels.

Baan	Startpunten		Landingsdrempels	
	X	Y	X	Y
10	230.780	527.674	230.780	527.674
28	231.859	527.620	231.859	527.620

Tabel 3 Overzicht van het aantal bewegingen per segment en per vluchtsoort.

Segment	Start & landing	Circuit	Totaal
Overland (niet lokaal)	6.287	1.973	8.260
Para	1.564	0	1.564
Zweef	4.750	30	4.780
Reclame	556	1.112	1.667
Terrein (lokaal)	3.833	5.895	9.728
Helikopters	400	0	400
Totaal	**16.990**	**9.010**	**26.400**

Tabel 4 Baangebruik.

Segment	Soort	Baan	Richting	Baangebruik zonder meteomarge	Baangebruik met meteotoeslag
Klein: alle	Start/Landing	10-28	10	51,5 %	61,5 %
			28	48,5 %	58,5 %
	Circuit	10-28	10	50,4 %	60,6 %
			28	49,6 %	59,4 %
Helikopters	Alle	10-28	10	51,5 %	61,5 %
			28	48,5 %	58,5 %

Tabel 5 Categorieverdeling vastevleugelvliegtuigen.

Geluidscategorie	Reclame	Overland	Zweefsleep	Para	Lescircuit
001	0 %	0,8 %	0 %	7 %	2,6 %
002	0 %	3,1 %	0 %	0,1 %	0,8%
003	58,4 %	36,7 %	0 %	1,1 %	14,1%
004	10,8 %	21,2 %	0 %	91,8 %	15 %
005	30 %	20,2 %	2 %	0 %	21,2%
006	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %
007	0,8 %	11 %	0 %	0 %	36,3 %
008	0 %	6,5 %	98 %	0 %	10 %
Totaal	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Tabel 6 Categorieverdeling helikopters.

Geluidscategorie	Aandeel
010	50 %
011	50 %

Tabel 7 Dagverdeling.

Segment	Dag	Avond	Nacht	Gem. Straffactor
Alle	98%	2%	0%	1,04

Tabel 8 Indeling vliegtuigcategorieën op basis van MTOW, ten behoeve van berekening externe veiligheid.

Vliegtuigcategorie	MTOW (kg)	Aantal bewegingen
L1500	1.000	21.113
L5700 1500-1650	1.575	118
L5700 1650-1820	1.735	4.384
L5700 1820-2000	1.910	24
L5700 2200-2420	2.310	21
L5700 2420-2660	2.540	5
L5700 3540-3890	3.715	335
TOTAAL		**26.000**

Tabel 9 Indeling helikopters, ten behoeve van berekening externe veiligheid.

Helikoptertype	Soort	MTOW (kg)	Aantal bewegingen
AS55	Multiple engine turbine	2.400	2
B06	Single engine turbine	1.450	4
B105	Multiple engine turbine	2.450	70
EC20	Single engine turbine	1.715	4
EC35	Multiple engine turbine	2.910	20
H269	Single engine piston	930	4
R22	Single engine piston	622	54
R44	Single engine piston	1.134	242
Totaal			**400**

4 Milieugevolgen

Het luchthavenbesluit heeft naast beperkingen op het aantal vliegtuigen ook beperkingen op de ruimtelijke ordening in de omgeving van de luchthaven. De overige omstandigheden rondom de luchthaven blijven ongewijzigd ten gevolge van het luchthavenbesluit.
Door het nieuwe luchthavenbesluit zal het feitelijk gebruik van de luchthaven niet veranderen en zullen ook de milieueffecten (op korte termijn) niet veranderen. Om de effecten op langere termijn te beoordelen wordt in het luchthavenbesluit naar de "worst-case" ontwikkeling gekeken die mogelijk is binnen de vergunde situatie. Hierbij zijn twee wijzigingen ten opzichte van de omzettingsregeling van belang:

1. De grenswaarden worden verlaagd;
2. het maximaal aantal helikopterbewegingen wordt verhoogd.

ad 1.
De ontwikkeling van de luchthaven wordt gelimiteerd door de grenzen aan de geluidsbelasting. Ongeacht de samenstelling van de vloot, zal de geluidsbelasting niet de gestelde grenzen mogen overschrijden. Ten opzichte van de omzettingsregeling worden de grenzen in het luchthavenbesluit verlaagd. Hierdoor kan gesteld worden dat, op lange termijn, de milieueffecten die samenhangen met geluid niet zullen verslechteren vanwege het luchthavenbesluit.

ad 2.
Het maximum aantal toegestane helikopterbewegingen wordt van 400 naar 2.000 verhoogd. Het helikoptergeluid van 400 bewegingen is meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting. Een vlootsamenstelling met meer helikopters zal, zoals onder 1. Beschreven, geen consequenties hebben voor de maximale geluidsbelasting hebben en de bijbehorende milieueffecten. De mogelijke gevolgen voor externe veiligheid is wel nog apart beschouwd.

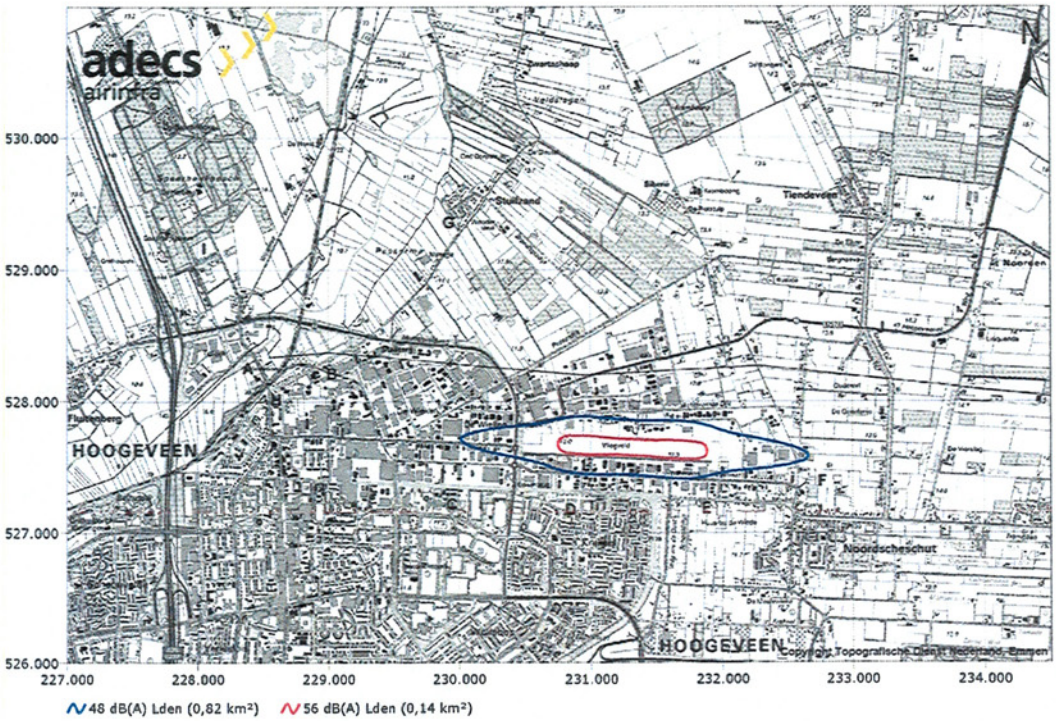
Milieueffecten op het gebied van landschap, archeologie, cultuurhistorie, bodem en (grond)water blijven door het luchthavenbesluit ongewijzigd. De resterende milieugevolgen hebben te maken met het leefmilieu voor de mens (geluid, externe veiligheid, geur, emissies), verkeer en vervoer en beschermde natuur (flora en fauna). Deze milieugevolgen zijn hieronder in het kort beschreven.

Geluid:
In de afgelopen jaren is de geluidsproductie op luchthaven Hoogeveen afgenomen en is de geluidsbelasting van de luchthaven op de omgeving zodanig dat er nauwelijks hinder van ondervonden wordt.
Op basis van de vlootsamenstelling voor het luchthavenbesluit (zie tabellen in paragraaf 3.3) is een L_{den}-geluidsberekening uitgevoerd. Dit heeft tot resultaat dat de L_{den}-waarden in de handhavingspunten lager worden ten opzichte van de waarden die in de omzettingsregeling zijn vastgesteld. Wanneer deze nieuwe waarden worden vastgelegd in een luchthavenbesluit (LHB), worden de maximaal toegestane waarden in de handhavingspunten verlaagd tot de waarden die in tabel 10 vermeld staan.

Tabel 10 Maximaal toegestane geluidsbelasting in handhavingspunten ten gevolge van het luchthavenbesluit (LHB)

Nr.	Ligging	X-coördinaat	Y-coördinaat	MTG (dB(A) L_{den})	
				Omzetting	Nieuw LHB
HH10	Baankop 10	230.680	527.679	59,4	52,7
HH28	Baankop 28	231.959	527.615	58,7	52,4

Uit vergelijking tussen het luchthavenbesluit en de omzetting blijkt dat de maximale toegestane geluidsbelasting in de handhavingspunten omlaag gaat met circa 6-7 dB(A) L_{den} in het nieuwe luchthavenbesluit. Er kan geconcludeerd worden dat de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit geen negatief gevolg zal hebben op de geluidsbelasting. De grenswaarden voor de geluidsbelasting worden zelfs verlaagd, wat voor het effect geluid als positief wordt beoordeeld. Tevens zijn van de L_{den}-berekening de 48 en 56 dB(A) L_{den}-contouren bepaald en uitgezet in figuur 3.



Figuur 3 L_{den}-contouren behorend bij het luchthavenbesluit.

De L_{den}-contouren die volgen uit de L_{den}-berekening voor het luchthavenbesluit gelden als minimale eisen voor de ruimtelijkebeperkingengebieden zoals vastgesteld in het Besluit burgerluchthaven. De oude ruimtelijke beperkingen uit het aanwijzingsbesluit, die zijn overgenomen in de omzettingsregeling, waren gebaseerd op de geluidsmaat Bkl. Het bevoegd gezag is voornemens om de Bkl te blijven hanteren als maat voor de ruimtelijke beperkingen, maar dan wel gebaseerd op het scenario van 26.000 vliegtuigbewegingen[1]. De 47 Bkl-contour behorend bij dit scenario van 26.000

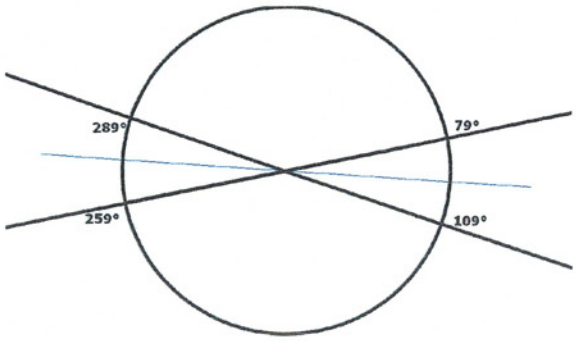
[1] Het Bkl-scenario bevat geen helikopters (zie ook paragraaf 3.1)

vliegtuigbewegingen zal groter zijn dan de in figuur 3 getoonde L_{den}-contouren (zie ref. 4), maar kleiner dan de huidige Bkl-contour uit de Aanwijzing/omzettingsregeling. Door het opnemen van deze 47 Bkl-contour als ruimtelijkebeperkingengebied zal in principe hetzelfde beschermingsniveau als onder de Aanwijzing en omzettingsregeling gelden.

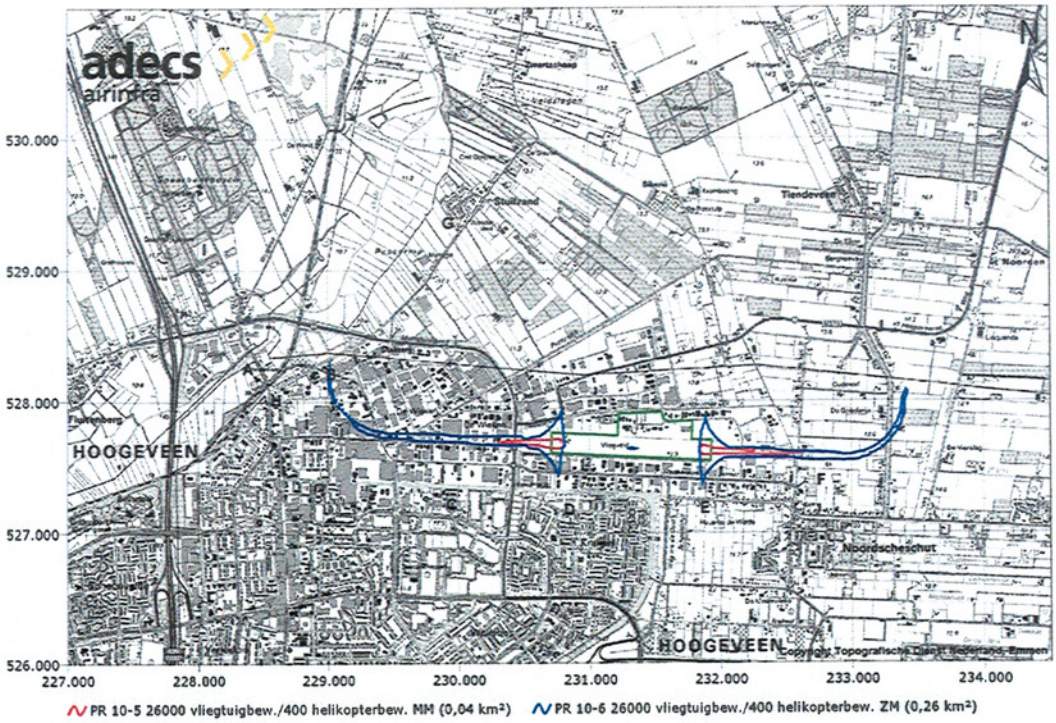
Externe veiligheid

Naast geluid speelt ook externe veiligheid een rol bij het vaststellen van het luchthavenbesluit. Dit is nieuw ten opzichte van de Aanwijzing en de omzettingsregeling. Externe veiligheid rondom luchthavens beschrijft het risico van de luchthaven voor de omgeving. De risicomaat die hierbij gehanteerd wordt, is het plaatsgebonden risico (PR). Het PR is gedefinieerd als de kans per jaar dat een denkbeeldige persoon die zich permanent op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden door een direct gevolg van een vliegtuigongeval. Het luchthavenbesluit dient contouren te bevatten ter aanduiding van het PR van 10^{-5} /jaar en 10^{-6} /jaar. Deze contouren dienen net als de L_{den}-contouren als minimale eisen voor de beperkingengebieden.

Op basis van hetzelfde scenario dat voor de L_{den}-berekening is gebruikt, is het PR berekend. De vliegtuigen uit het scenario van 26.000 vliegtuigbewegingen en 400 helikopters zijn ingedeeld in gewichtsclusters op basis van hun MTOW. Vliegtuigen tot 1.500 kg vallen in de categorie "L1500" en zwaardere vliegtuigen tot 5.700 kg worden ingedeeld in de clusters zoals in tabel 8 is weergegeven. Vaste vleugel vliegtuigen met een MTOW groter dan 5.700 kg komen niet voor op de luchthaven.
Het risico van helikopters wordt gemodelleerd door aan te nemen dat er een helikopterspot is, dat het landings- en startpunt vormt. Voor luchthaven Hoogeveen is aangenomen dat dit punt midden op de baan ligt. Volgens opgave van de exploitant volgen helikopters doorgaans het geldende circuit net als de vliegtuigen. Het landings- en startpunt ligt echter rond het midden van de baan, en niet bij de baankoppen. Er is aangenomen dat 90% van het helikopterverkeer de sectoren in het verlengde van de baan gebruiken en 10% de sector aan de noordkant van de baan. Figuur 4 geeft de sectoren van de helispot, zoals deze is gemodelleerd voor Hoogeveen weer. De helikoptertypen en de bijbehorende aantallen zijn in tabel 9 getoond.



Figuur 4 Helikoptersectoren Hoogeveen. De start- en landingsbaan heeft een hoek van 94°volgens de AIP.

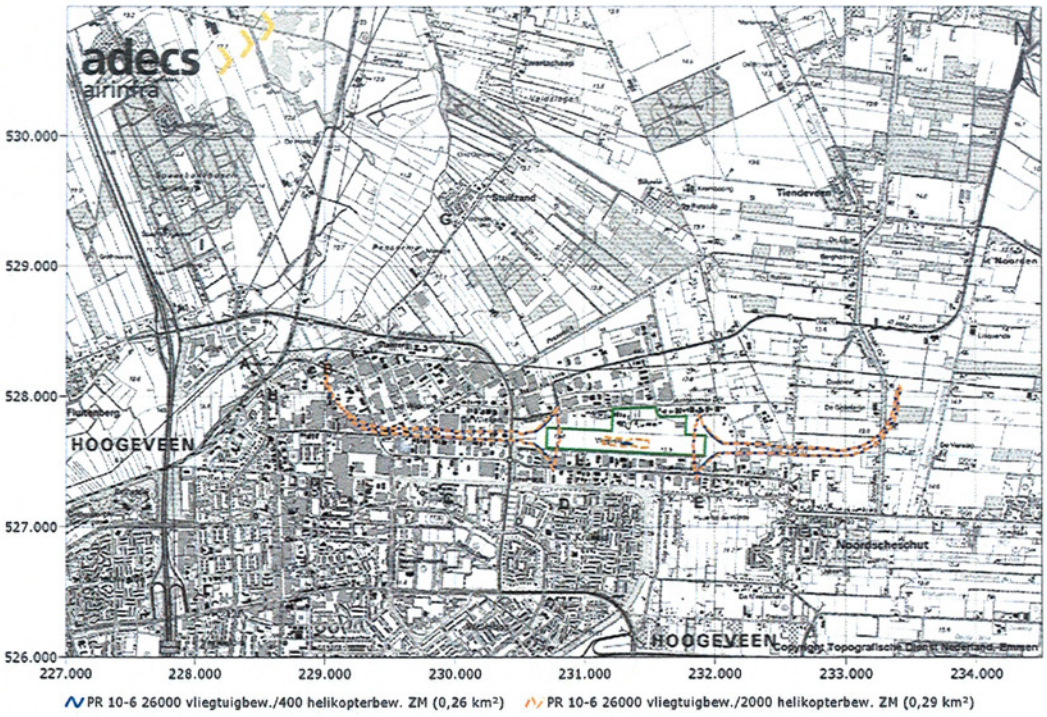


Figuur 5 Plaatsgebonden risicocontouren bij 26.000 vliegtuigbewegingen en 400 helikopterbewegingen.

Uit de berekening van het PR volgen de plaatsgebonden risicocontouren die in figuur 5 zijn weergegeven. Voor de 10^{-5} PR-contour wordt een meteomarge van 20% gehanteerd (MM: met meteomarge), voor de 10^{-6} PR-contour wordt geen meteomarge toegepast (ZM: zonder meteomarge).
Belangrijk bij de beoordeling van het PR is dat met name het aantal bewegingen en het MTOW van de vliegtuigen invloed hebben op het PR. De groei van het aantal vliegtuigbewegingen wordt in beginsel begrensd door de maximaal toegestane geluidsbelasting. Wel is het zo dat er in de samenstelling van de vloot vrijheid is om bewegingen van luidere vliegtuigen in te ruilen voor meer bewegingen met stillere vliegtuigen. In het algemeen zal er een verband bestaan tussen de geluidsproductie en het MTOW van het vliegtuig: zware vliegtuigen maken in het algemeen meer geluid en vice versa. Hier zijn wel uitzonderingen op, maar het is niet waarschijnlijk dat de vlootsamenstelling zich zodanig zal ontwikkelen, dat deze veel zware én stille vliegtuigen zal bevatten. De toe- of afname van het totale geluid zal naar verwachting een gelijksoortig effect hebben op het plaatsgebonden risico.

Omdat het risico van helikopters bepaald wordt ten opzichte van het midden van de baan en niet de baankoppen, reikt het risico ten gevolge van de helikopter veel minder ver dan het risico ten gevolge van de vliegtuigen. In figuur 5 is er in het midden van de baan nog een kleine contour (PR 10^{-6}) waar te nemen. Om inzicht te krijgen in de worst-case situatie, is het scenario ook berekend met 2.000 helikopterbewegingen. Het vliegtuigscenario is gelijk gehouden; dit is dus een groter scenario dan het scenario voor het luchthavenbesluit. De resultaten van dit grotere scenario zijn in figuur 6

weergegeven. Op de contouren buiten het luchthaventerrein heeft de toename van helikopterbewegingen nauwelijks effect. Wel wordt de contour op de baan zelf groter, maar blijft nog ruim binnen het luchthaventerrein. Wanneer het scenario met 2.000 helikopterbewegingen wordt beschouwd neemt het PR iets toe, maar valt de beoordeling niet negatief uit.



Figuur 6 Plaatsgebonden risico scenario 26.000 vliegtuigen en 400 versus 2.000 helikopterbewegingen.

Op langere termijn (ook bij worst case) zal het PR van het luchthavenbesluit vergeleken met de Aanwijzing of de omzettingsregeling door het lagere aantal vliegtuigbewegingen gunstiger zijn.

Geur en emissies:

Op het gebied van geur en emissies zijn de gevolgen van het luchthavenbesluit neutraal tot positief te noemen. De milieueffecten van deze onderdelen zijn namelijk direct afhankelijk van het aantal vliegtuigbewegingen. Ten opzichte van de Aanwijzing en de omzettingsregeling neemt het aantal bewegingen in het luchthavenbesluit af en zullen de geur- en emissie-effecten afnemen. Ten opzichte van het werkelijke gebruik van de luchthaven neemt het aantal vliegtuigbewegingen in het luchthavenbesluit beperkt toe en is het milieueffect neutraal.

Verkeer en vervoer:

Het luchthavenbesluit zal geen extra verkeersaantrekkende werking tot gevolg hebben. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn de gevolgen van het scenario van het luchthavenbesluit neutraal tot positief ten opzichte van de Aanwijzing en de omzettingsregeling. Ten opzichte van het werkelijk gebruik van de luchthaven blijven de verkeersintensiteiten naar verwachting nagenoeg gelijk.

Beschermde natuur

Er is geen uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar de beschermde natuur (flora en fauna) in de omgeving van de luchthaven Hoogeveen. Aangezien het luchthavenbesluit minder vliegtuigbewegingen heeft dan volgens de Aanwijzing en de omzettingsregeling mogelijk is, zijn de gevolgen voor de beschermde natuur positief te noemen. Door het nemen van een luchthavenbesluit zal het werkelijke vliegverkeer niet wezenlijk veranderen en zullen de effecten naar verwachting nagenoeg gelijk blijven. Er wordt van uitgegaan dat aanwezige fauna reeds gewend is aan het vliegverkeer. Ook de nachtelijk actieve soorten, zoals vleermuizen e.d. zullen geen (extra) hinder ondervinden van het luchthavenbesluit, aangezien de luchthaven Hoogeveen alleen open is tussen 10 uur en 19 uur (lokale tijd). In een incidenteel geval zijn er nog vluchten mogelijk na 19 uur, maar deze zullen plaatsvinden voordat de zon ondergaat, aangezien luchthaven Hoogeveen een ongecontroleerd vliegveld is waar op zichtvliegvoorschriften (VFR) gevlogen wordt. De openingstijden van de luchthaven zijn tussen 10 uur en 19 uur en in het zomerseizoen tussen 9 uur en 19 uur.

5 Beoordeling van de milieueffecten

De kenmerken van de activiteit, de plaats, de samenhang met andere activiteiten in de omgeving en de milieugevolgen kunnen er toe leiden dat er een MER opgesteld moet worden.
In het geval van het luchthavenbesluit voor luchthaven Hoogeveen is alleen het milieugevolg ten gevolge van het plan van belang, aangezien de luchthaven qua kenmerken, plaats en samenhang met de omgeving onveranderd blijft.

De milieugevolgen die voor dit luchthavenbesluit voor luchthaven Hoogeveen afgewogen zijn, zijn in onderstaande tabel opgenomen en voorzien van een aanduiding of een uitgebreid MER voor dat aspect een meerwaarde kan hebben voor het luchthavenbesluit.

Tabel 11 Overzicht van milieuaspecten en effecten.

Aspect	Effecten	MER-meerwaarde?
Landschap	Geen	Nee
Archeologie	Geen	Nee
Cultuurhistorie	Geen	Nee
Bodem	Geen	Nee
(Grond)water	Geen	Nee
Geluid	Positief/neutraal	Nee
Externe veiligheid	Positief/neutraal	Nee
Geur	Positief/neutraal	Nee
Emissies	Positief/neutraal	Nee
Verkeer en vervoer	Geen	Nee
Beschermde natuur	Positief/neutraal	Nee

Op basis van bovenstaande tabel en de overige beschrijvingen in deze notitie kan geconcludeerd worden dat er in de procedure voor dit luchthavenbesluit voor luchthaven Hoogeveen geen MER hoeft worden opgesteld.

Referenties

1. Aanwijzing luchtvaartterrein Hoogeveen 3 mei 1996, DGRLD/VI/L. 96.002946, met laatste wijziging volgens Wijzigingsbesluit 22 augustus 2003, DGL/03.U00566.
2. Omzettingsregeling luchthaven Hoogeveen, VENW/BSK-2010/214953, publicatie Staatscourant 2010 nr. 20767 30 december 2010.
3. Hoeve, ir. Marlies van, *L_{den}-berekeningsrapport t.b.v. het omzettingsbesluit, Luchthaven Hoogeveen*, Adecs Airinfra v&w100311.EHHO.rap, 6 december 2010.
4. Dolderman, A.B., *Zoneringsberekening luchtvaartterrein Hoogeveen*, NLR CR 93192 L, 1993
5. Haverdings, ir. W.B., *Analyse geluidsruimte vliegveld Hoogeveen*, Adecs Airinfra, ho091027.not, 28 oktober 2009.
6. Achterberg, ir. I, ir. W.B. Haverdings, *Externe veiligheid, Vliegveld Hoogeveen*, Adecs Airinfra, ho100410.not, 19 april 2010.

bijlage 2

GEMEENTE HOOGEVEEN

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE
No.: 2011003165
Ingek.: -7 APR 2011
AFDELING SEO
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Provinciale Staten van de provincie
Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Datum: 5 april 2011
Onderwerp: Aanbieding m.e.r.-beoordelingsnotitie
Ons nummer: 11.0018149/AP

Geachte heer, mevrouw,

Ten behoeve van de aanvraag tot vaststelling van het luchthavenbesluit voor luchtsportcentrum Hoogeveen doen wij u bij deze een m.e.r.-beoordelingsnotitie toekomen die als onderbouwing kan gelden voor het vaststellen van het m.e.r.-beoordelingbesluit door Provinciale Staten.

Ten behoeve van de overgang van de Aanwijzing naar het luchthavenbesluit heeft het Rijk per 1 januari 2011 de Aanwijzing middels een ministeriële regeling één-op-één omgezet in een omzettingsregeling. Hierbij zijn de grenswaarden van geluid in Bkl uit de Aanwijzing vertaald naar grenswaarden in L_{den}. De ruimtelijke beperkingengebieden zijn niet gewijzigd: de 47 en 57 Bkl-contouren zijn onveranderd overgenomen in de omzettingsregeling. In tegenstelling tot de Bkl-berekeningen kan in de L_{den}-berekeningen het helikopterverkeer wel meegenomen worden als invoer. In de omzettingsregeling is er door het Rijk echter bewust voor gekozen om dit niet te doen, maar de helikopters als quotum van 400 bewegingen te houden, omdat er anders geen sprake is van een één-op-één omzetting.

Op initiatief van de gemeente Hoogeveen wordt een aanvraag voor een luchthavenbesluit voorbereid waarbij er rekening wordt gehouden met lagere grenswaarden op basis van berekeningen met een invoerscenario met 26.000 vliegtuigbewegingen en 400 helikopterbewegingen. De vliegtuigen bestaan uit vliegtuigen met een MTOW (maximum take-off weight) tussen de 350 kg en 6.000 kg en zijn ingedeeld in acht geluidscategorieën. Er zijn geen vliegtuigen in de vlootsamenstelling opgenomen die lichter zijn dan 350 kg. Ook is er een quotum opgenomen dat er niet meer dan 2.000 helikopterbewegingen per jaar mogen plaatsvinden.

Het invoerscenario voor het luchthavenbesluit gaat uit van een lager aantal vliegtuigbewegingen (26.000 ten opzichte van 37.650) en gaat daarbij tevens uit van het actuele gebruik van de luchthaven. Het actuele gebruik blijkt ten opzichte van de Aanwijzing ook nog eens met stillere vliegtuigen en op gunstigere tijden uitgevoerd te worden, waardoor de geluidbelasting ten opzichte van de Aanwijzing afneemt. Daarnaast blijven de overige milieuaspecten onveranderd, waardoor er als conclusie uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie volgt dat er geen MER hoeft worden opgesteld voor dit

Nadere informatie: A.G. Zijlstra
Doorkiesnummer : (0528) 291606
Aantal bijlagen: 1
Aantal pagina's: 2

Postadres: Postbus 20.000
7900 PA Hoogeveen
Bezoek: Raadhuisplein 24
Hoogeveen

Telefoon (0528) 291 911
Fax
E-mail info@hoogeveen.nl
Internet www.hoogeveen.nl

luchthavenbesluit. Voor meer informatie over achtergrond, onderbouwing en milieueffecten wordt verwezen naar bijgevoegde m.e.r.-beoordelingsnotitie.

Wij vernemen graag uw reactie en zien uit naar het m.e.r.-beoordelingsbesluit van de Provinciale Staten.

Met vriendelijke groet,
Namens Burgemeester en Wethouders van Hoogeveen,

Arthur Wijngaarden
Afdelingshoofd Advies