provincie Drenthe

Statenstuk 2012-544

Beoordeling milieueffectrapportageplicht ten behoeve van Luchthavenbesluit Heli Holland te Emmer-Compascuum

Voorgestelde behandeling:
- Statencommissie Omgevingsbeleid op 31 oktober 2012
- provinciale staten op 14 november 2012

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

Inleiding

Provincie is bevoegd gezag kleine luchthavens

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 over (onder andere) de helihaven Heli Holland te Emmer-Compascuum. Deze helihaven heeft een vergunning op basis van het "Besluit Inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (BIGNAL)" (bijlage 3) die formeel gezien is vervallen maar nog een verlenging heeft gekregen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het is in het kader van bovengenoemde RBML de bedoeling dat het (nieuwe) bevoegd gezag, de provincie, de vergunning omzet conform de nieuwe Wet Luchtvaart in een Luchthavenbesluit (LHB). Het Luchtsportcentrum Hoogeveen heeft eerder een dergelijk besluit gekregen als eerste in onze provincie.

Heli Holland

Heli Holland is een in 1976 opgericht helikopterbedrijf met meerdere divisies waarvan de hoofdvestiging in Emmer-Compascuum is gevestigd nabij geluidssportcentrum Pottendijk. Andere divisies bevinden zich in Amsterdam (offshore) en Lelystad (training). De vestiging in Emmer-Compascuum is een van de belangrijkste locaties voor onderhoud en reparatie van helikopters in Nederland. Daarnaast worden ook zakelijke vluchten en rondvluchten verzorgd.
Per etmaal zijn maximaal 15 vliegbewegingen vanuit NO-richting toegestaan en maximaal 36 vliegbewegingen vanuit WNW-richting. Vliegen in de nachtelijke uren is verboden. Deze gegevens zijn opgenomen in de Verklaring op grond van het bovengenoemde BIGNAL en behoren tot de zogenaamde invoerset. Een invoerset is een verzameling basisgegevens op grond waarvan aantal vliegbewegingen en geluid wordt berekend.

MER en m.e.r.-beoordeling

De Wet milieubeheer (Wm) schrijft voor dat luchthavens die een LHB aanvragen niet altijd een MER hoeven op te stellen maar altijd m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Dit gaat vooraf aan de behandeling van de formele aanvraag voor het LHB van Heli Holland. Volgens de aanmeldnotitie van Heli Holland (bijlage 1) is een MER niet nodig: er verandert niets aan het huidige (geluids)gebruik.

Heli Holland heeft hiertoe het bureau Adecs Airinfra opdracht gegeven: in bijlage 2 "Milieuberekeningen helihaven Emmer-Compascuum" worden mogelijke milieu-effecten weergegeven. Nieuw voor Heli Holland is dat de geluidsruimte en de externe veiligheid nu in bijbehorende contouren worden vastgelegd en voor de handhaving van het geluid een handhavingspunt op het veld wordt vastgelegd. Deze nieuwe aspecten zijn gebaseerd op de invoerset van het oude Besluit en hebben geen verandering in milieu-effecten tot gevolg. Wel zal de gemeente Emmen te zijner tijd de contouren moeten opnemen in het betreffende bestemmingsplan omdat deze r.o.-beperkingen met zich meebrengen, maar dit valt als onderwerp buiten het m.e.r.-besluit.

Doel van deze nota

Een m.e.r.-beoordelingsnotitie is een advies van de aanvrager. Het bevoegd gezag moet hiermee instemmen door middel van het nemen van een m.e.r.-beoordelingsbesluit. Op basis van de wet Luchtvaart moet een m.e.r.-beoordelingsbesluit door Provinciale Staten worden genomen en is in de procedure een terinzageleggingsperiode opgenomen. De aanvrager van een Luchthavenbesluit moet

dit m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de aanvraag kunnen overleggen als ‘ontheffing’ voor het maken van een MER.

Deze nota is bedoeld voor genoemd m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Advies

1. Besluiten dat voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieuberekeningen helihaven Emmer-Compascuum" (bijlage 2) geen milieueffectrapportage hoeft te worden gemaakt.

Beoogd effect

De m.e.r.-beoordeling en het m.e.r.-beoordelingsbesluit dragen bij aan een wettelijk vereiste procedure voorafgaand aan een hierna te nemen Luchthavenbesluit.

Argumenten

1.1. De Wet milieubeheer (Wm) schrijft voor dat luchthavens die een LHB aanvragen niet altijd een MER hoeven op te stellen maar wel altijd m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Dit houdt in dat de luchthaven met een m.e.r.-beoordelingsnotitie (aanmeldnotitie) aan moet geven of de mogelijke milieu-effecten al dan niet noodzaken tot het opstellen van een MER.
1.2. Een m.e.r.-beoordelingsbesluit is het wettelijk vereiste "antwoord" op deze beoordeling.
1.3. Op basis van de wet Luchtvaart moet een m.e.r.-beoordelingsbesluit door Provinciale Staten worden genomen.

Uitvoering

Tijdsplanning
- Gedeputeerde Staten: 11 september 2012
- Statencommisie OmgevingsBeleid: 31 oktober 2012
- Provinciale Staten: 14 november 2012
- Terinzagelegging: zes weken vanaf PS ontwerpbesluit

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
Helihaven Heli Holland te Emmer-Compascuum

Communicatie
De helihaven Heli Holland te Emmer-Compascuum wil een Luchthavenbesluit van de provincie

aanvragen. Daarvoor heeft de helihaven eerst het besluit nodig van Provinciale Staten dat er geen Milieu Effect Rapportage (MER) nodig is. Gedeputeerde Staten hebben besloten aan PS voor te stellen dit besluit, dat Heli Holland van de MER-plicht ontslaat, te nemen. Heli Holland heeft dit met een rapport onderbouwd.

Bijlagen

1. Brief Heli Holland, d.d. 7 juni 2012
2 Milieuberekeningen helihaven Emmer-Compascuum, d.d. 30 mei 2012.
3. Verklaring "Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchthaventerreinen", d.d. 21 september 1999.

Ter inzage in kamer C0.39
Geen.

Assen, 12 september 2012
Kenmerk: 37/3.11/2012003924

Gedeputeerde staten van Drenthe,

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

tk/coll.

*Ontwerp*besluit

2012-544-1

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 12 september 2012, kenmerk 37/3.11/2012003924;

gelet op het bepaalde in de Wet milieubeheer;

BESLUITEN:

dat voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieuberekeningen helihaven Emmer-Compascuum" geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld.

Assen, 14 november 2012

Provinciale staten voornoemd,

, griffier , voorzitter

tk/coll.

ingeboekt onder nr. bijl. 1
2012003924

Heli Holland
AIRSERVICE

Heli Holland Airservice bv
Kanaal B Z.Z. 3, 7881 NB
Postbus 16, 7880 AA
Emmercompascuum
Tel.: 0591 354318, Fax: 352769

Gedeputeerde Staten van Drenthe
Afdeling Duurzame Ontwikkeling
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Emmer-Compascuum, 7 juni 2012,

Betreft: aanvraag Luchthavenbesluit
Uw kenmerk 22/VTH2012003735

Geacht College, geachte heer Van Oosten,

(oorspr. bedoelt 31 mei → wordt bij LHB bekend)

Op ~~21 oktober~~ 2012 hebben wij een aanvraag gedaan voor een Luchthavenbesluit voor onze helihaven. Hierbij hebben wij geen MER-rapportage gevoegd. Wij zijn van mening dat deze rapportage niet nodig is. Aan het huidige gebruik van Heli Holland verandert namelijk niets. Wij hebben dit nader onderbouwd in het rapport dat wij met onze aanvraag stuurden: Milieuberekeningen helihaven Emmer-Compascuum, opgesteld door Adecs-airinfra te Delft.

Wij willen u vragen hiertoe een m.e.r.-besluit door uw Provinciale Staten te laten nemen. Met dit besluit kan onze eerdere aanvraag dan in behandeling genomen worden. Wij verzoeken u dan ook deze brief dan ook als aanvulling te zien op onze eerdere aanvraag.

Heeft u nog vragen of opmerkingen, dan vernemen wij die graag.

Hoogachtend,

Heli Holland B.V.
R.T.S van der Haring

Bijlage: diverse

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

Milieuberekeningen helihaven Emmer-Compascuum

M.e.r.-beoordelingsnotitie

Colofon

Opdrachtgever	: Provincie Drenthe
Bestemd voor	: mw. G. Akkerman
Auteur(s)	: ir. I. Achterberg
Controle door	: ing. P. Frankena
Datum	: 30 mei 2012
Kenmerk	: pd120122.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 de aanvraag voor een nieuw op te stellen luchthavenbesluit voor de helikopterluchthaven te Emmer-Compascuum, is er een onderzoek naar de mogelijke milieueffecten gedaan door Adecs Airinfra. Op basis van deze analyse is vervolgens geadviseerd of er een milieueffectrapport opgesteld dient te worden. In voorliggende notitie wordt de analyse en advies toegelicht. De aanvraag wordt gedaan door de exploitant, Heli Holland BV. In deze procedure is de exploitant de initiatiefnemer.

Leeswijzer

De notitie bevat naast deze inleiding nog vijf hoofdstukken:

2 De m.e.r.-procedure: Een toelichting op het wettelijk kader en de besluitvorming.

3 De aanvraag: Een beschrijving van de aanvraag en het gebruik van de helihaven.

4 Invoer: Opgave van de invoergegevens voor de berekeningen (geluid en externe veiligheid).

5 Milieugevolgen: De resultaten van de berekeningen en beschrijving van overige effecten.

6 Beoordeling van de milieueffecten: Conclusie ten aanzien van de m.e.r.-beoordeling.

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 luchthavenindeling-besluit of een luchthavenverkeer-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 van: 1. Het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externeveiligheidsrisico 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.

2.2 M.e.r. beoordelingsplicht

De helihaven te Emmer-Compascuum is een bestaande luchthaven geschikt voor het starten en landen van helikopters. De vigerende vergunning is de verklaring van 21 september 1999, uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Bijlage A). Deze verklaring is gebaseerd op het "Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (Bignal)" van 14 oktober 1988. Door de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart dient deze vervangen te worden door een luchthavenbesluit. Ondanks dat het gebruik of het maximaal toegestane gebruik niet verandert, zal het luchthavenbesluit wel consequenties hebben:

1. Handhaving zal gebeuren op grenswaarden voor geluid in plaats van (enkel) op het aantal vliegbewegingen.
2. Ten gevolge van het geluid en de externe veiligheid worden beperkinggebieden vastgesteld.

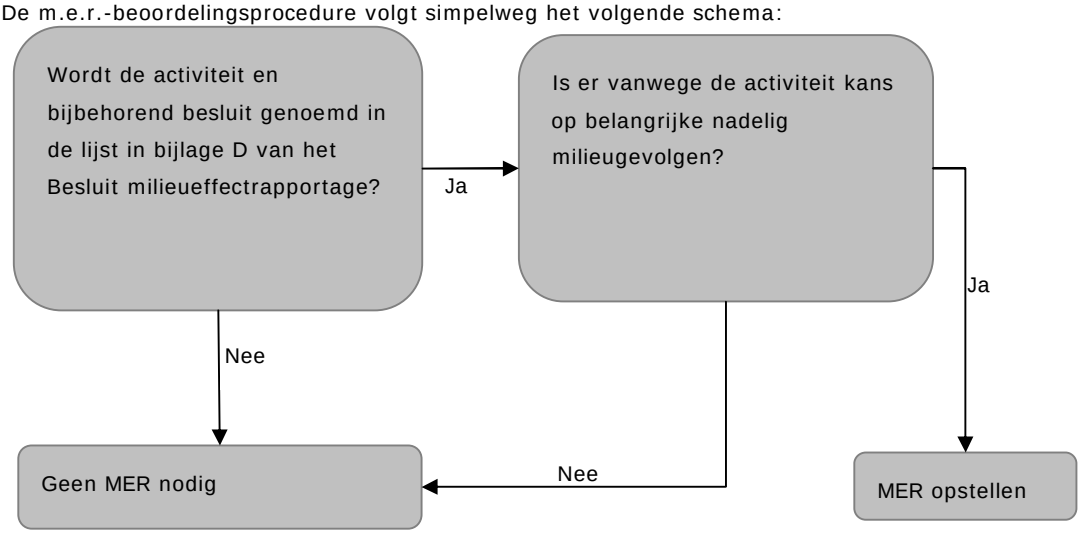
Omdat het een reeds bestaande helikopterhaven is waar sprake is van een wijziging in het gebruik of de inrichting is onderdeel D6.1 niet direct van toepassing en geldt de m.e.r.-beoordelingsplicht niet. Echter, omdat dit een nieuw luchthavenbesluit betreft is uit zorgvuldigheid wel besloten om de mogelijke milieueffecten en noodzaak voor een m.e.r. te onderzoeken.

Wanneer een activiteit een m.e.r.-beoordelingsplicht heeft, 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.

2.3 Besluitvorming

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, dat in dit geval het luchthavenbesluit zal zijn.

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.

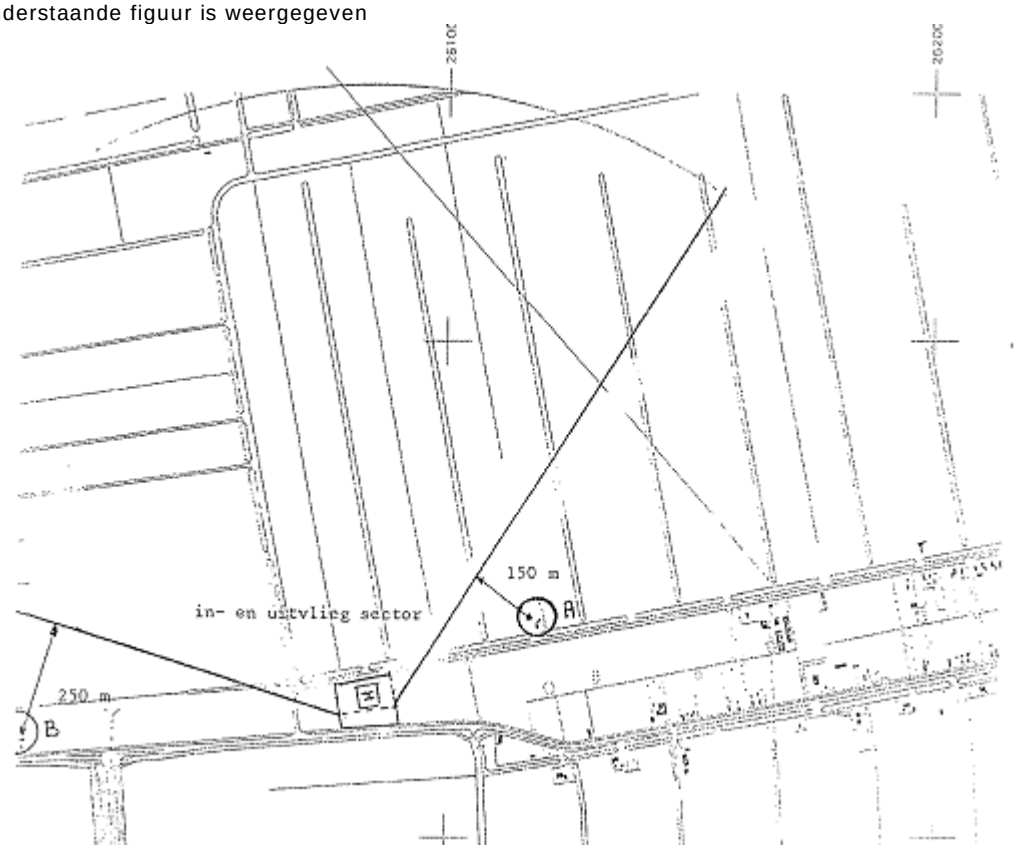
3 De aanvraag

De exploitant, Heli Holland BV, vraagt de provincie Drenthe om het huidig vergunde gebruik, verder huidige gebruik genoemd, vast te leggen in een luchthavenbesluit. In het verleden werd de vergunning geregeld middels een verklaring van de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst conform het Besluit inrichtingen niet aangewezen luchtvaartterreinen (Bignal). Het Bignal is inmiddels vervallen en de Wet luchtvaart is van toepassing op de helihaven.
Helihaven Emmer-Compascuum bevindt zich ten noordoosten van Emmen en is in onderstaande figuur met achtergrondkaart weergegeven.

Figuur 1 Ligging helihaven Emmer-Compascuum met aanduiding van het zogeheten luchthavengebied, het terrein dat in eigendom is van de exploitant.

Het huidige gebruik is gedefinieerd door de gebruiksbepalingen uit de verklaring. Volgens de verklaring mogen per etmaal maximaal 15 vliegbewegingen in of vanuit noordoostelijke richting plaatsvinden en maximaal 36 vliegbewegingen in of vanuit westnoordwestelijke richting. Vliegbewegingen zijn alleen tussen zonsopkomst en zonsondergang toegestaan voor helikopters met een maximale lengte van 16 meter.

Voor de vergunning zijn er ook geluidsberekeningen uitgevoerd, al betrof dit berekeningen conform industriegeluid en niet conform luchtvaartgeluid. In de bijlage van de brief[1] waarin deze geluidsresultaten zijn vermeld is een kaartje getoond met de in- en uitvliegsector, welke in onderstaande figuur is weergegeven



Figuur 2 In –en uitvliegsector zoals geleverd bij de geluidsberekening.

Het huidige gebruik is vertaald naar een invoer waarmee de benodigde contouren voor het luchthavenbesluit berekend kunnen worden. De volgende contouren zijn nodig:

- Geluid (L_{den}): 70, 56 en 48 dB(A);
- Externe veiligheid (plaatsgebonden risico): 10^{-5} en 10^{-6}.

[1] Afz: Directie luchtvaartinspectie, Aan: Gemeente Emmen op 8 mei 1989 met kenmerk LI/LT 4087

De rekenmethodiek om tot deze contouren te komen is vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft voor geluid en externe veiligheid twee rekenmodellen beschikbaar gesteld die de rekenvoorschriften volgen, te weten L_{den}-tool c.q. GEVERS. Deze programma's zijn gebruikt voor het berekenen van de contouren.

Om tot een goed beeld van het gebruik te komen en de informatie uit de vergunning juist te interpreteren is de helihaven bezocht en de exploitant geraadpleegd. De gehanteerde invoer is in het volgende hoofdstuk weergegeven.

4 Invoer

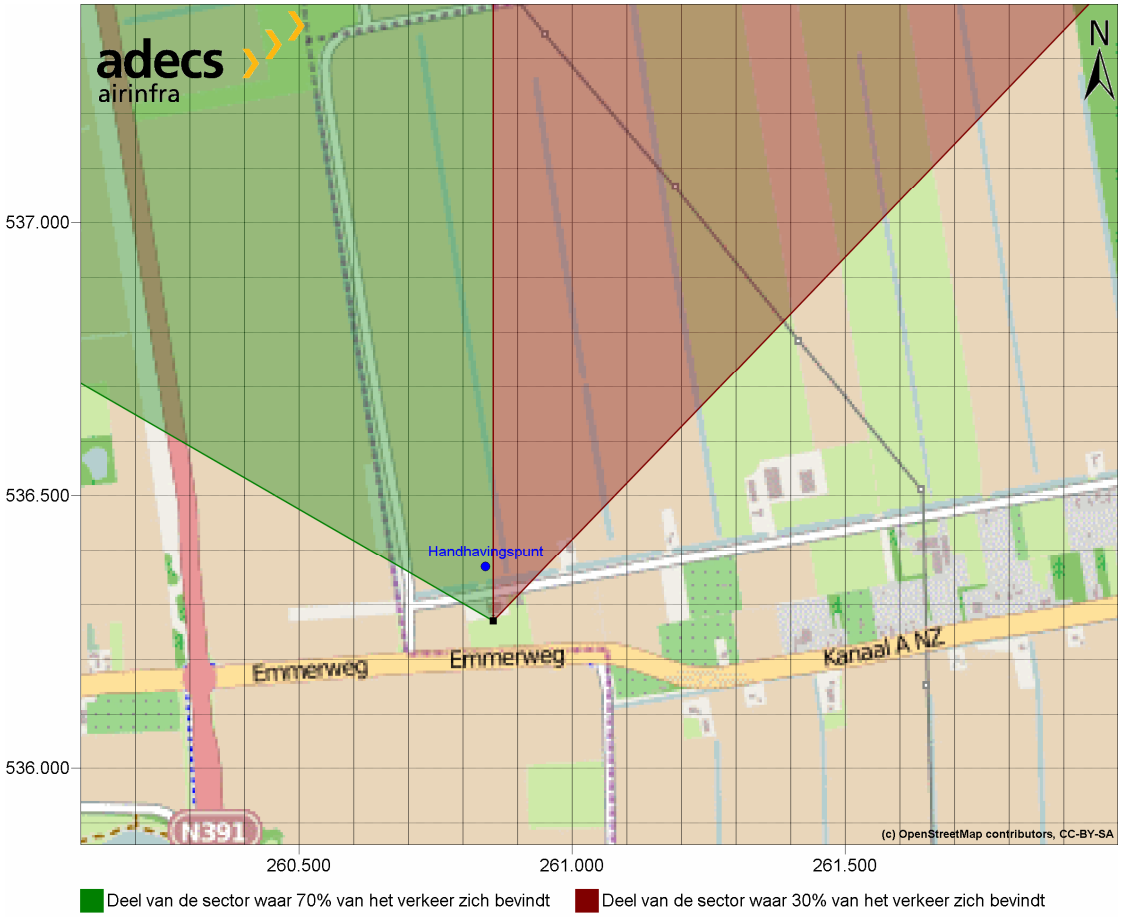
In onderstaande paragrafen worden de invoergegevens van de helihaven beschreven. Dit betreft zowel kenmerken van de helihaven als gegevens over het gebruik van de luchthaven door het helikopterverkeer. De toegepaste invoergegevens zijn daar waar mogelijk gebaseerd op de gegevens zoals toegepast voor de vigerende vergunning (verklaring). Indien de benodigde gegevens niet beschikbaar zijn uit de vigerende vergunning, zijn actuele gegevens gebruikt.

4.1 In- en uitvliegrichting

De helihaven bevindt zich volgens de verklaring op de coördinaten 52° 48” 12’ N, 6° 57” 25’ E. In het rijksdriehoekstelsel (RD) komt dit overeen met een x-coördinaat van 260855 en een y-coördinaat van 536270.

De richtingen waarin een helikopter vanaf de helihaven of naar de helihaven toe mag vliegen, worden bepaald door de in- en uitvliegsector. Voor helihaven Emmer-Compascuum wordt deze sector begrensd door richting noordoost en richting westnoordwest (figuur 2).

Volgens opgave van de exploitant wordt met name het westelijk deel van de sector gebruikt door het helikopterverkeer. De verdeling van de sector in west en oost is in figuur 3 weergegeven. Het gebruik van het westelijke deel (groen) wordt op 70% gesteld. De overige 30% procent van de helikopterbewegingen vindt plaats in de oostelijke sector (roodbruin), zoals ook tabel 1 laat zien. Deze verdeling is overeenkomstig de verklaring. De gehele sector loopt van 300° tot 44° met het midden op 352°. Omdat er geen registratie plaatsvindt of het verkeer van de oostelijke of westelijke sector gebruik maakt, volstaat het om slechts één handhavingspunt te gebruiken. Dit handhavingspunt ligt op 100 meter van de helihaven in deze richting 352° met coördinaten (260.841, 536.369).



Figuur 3 In- en uitvliegsector en ligging handhavingspunt.

Tabel 1 Kenmerken sector.

Sectordeel	Beginhoek	Eindhoek	Aandeel starts	Aandeel landingen
West	300°	360°	70%	70%
Oost	0°	44°	30%	30%

De routes (grondpaden) die worden gebruikt in de geluidsberekeningen zijn geconstrueerd door beide sectordelen te beschouwen als een spreidingsgebied. Beide gebieden zijn opgedeeld in deelroutes waarop het verkeer is geplaatst via een normaalverdeling. Het zwaartepunt van het verkeer ligt in het midden van het sectordeel.
Het rekenmodel voor externe veiligheid past automatisch een eigen spreiding toe op basis van de gedefinieerde sectorhoeken.

4.2 Verkeerssamenstelling

Voor de aantallen vliegbewegingen is uitgegaan van hetgeen in de verklaring is gegeven. Dit betreft per etmaal maximaal 15 bewegingen in of vanuit noordoostelijke richting en maximaal 36 bewegingen in of vanuit westnoordwestelijke richting, alleen tussen zonsopkomst en zonsondergang.

Om de aantallen op jaarbasis te bepalen worden deze aantallen met 365 vermenigvuldigd, ofwel betreft het totaal 18.615 bewegingen.

Omdat er vanuit de verklaring en beschikbare berekeningsgegevens geen informatie over de verdeling van het verkeer over helikoptertypen en over het gebruik van de helihaven over de dag beschikbaar is, zijn deze op basis van opgave van de exploitant bepaald. Deze verdeling is gebaseerd op de verdeling van de periode 1 december 2010 tot 1 december 2011. In onderstaande tabel is de verdeling over helikoptertypen vermeld en welke kenmerken deze helikoptertypen hebben.

Tabel 2 Helikoptertypen met kenmerken en jaarlijks aantal bewegingen.

Type	ICAO-type	Verdeling typen	Geluid-categorie	MTOW (kg)	SEP/ SET/ MET*	Aantal helikopter-bewegingen
Schweizer 269C	H269	50,6 %	011	930	SEP	9.411
Eurocopter EC120	EC20	27,7 %	011	1.720	SET	5.148
Schweizer 269D	S330	8,1 %	010	1.160	SET	1.508
Aerospatiale AS355	AS55	5,9 %	010	2.400	MET	1.092
Agusta-Bell 206B	B06	2,8 %	010	1.520	SET	520
Bell 206L	B06	1,4 %	010	1.520	SET	260
Eurocopter EC155B1	EC55	2,2 %	012	4.920	MET	416
Eurocopter EC130	EC30	1,4 %	010	2.400	SET	260
		100 %				**18.615**

* SEP/SET/MET: single engine piston/ single engine turbine/ multi engine turbine

In de geluidsberekening wordt rekening gehouden met een toeslag voor vluchten die na 19 uur plaatsvinden door te rekenen met een zogeheten nachtstraffactor. In de avonduren (19-23 uur) worden een factor 3,16 gehanteerd. Op de helihaven komen geen nachtvluchten voor. Hiervoor zou een factor 10 gelden. In tabel 3 is de verdeling tussen dag en avond weergegeven, gebaseerd op de periode 1 december 2011 tot 1 december 2012, wat resulteert in een gemiddelde straffactor van 1,05.

Tabel 3 Nachtstraffactor.

	Dag 7-19 uur	Avond 19-23 uur	Nacht 23-7 uur	Totaal
Aandeel	97,8%	2,2%	0%	100%
Straffactor	1	3,16	10	**1,05**

4.3 Meteotoeslag

Voor het berekenen van het geluid en het plaatsgebonden risico (PR) gelden regels over het toepassen van meteotoeslag.

Voor de 10^{-5} PR-contour wordt normaal een meteotoeslag van 20% gehanteerd om verschillen in gebruik (verschillende vliegrichtingen) vanwege variërende windcondities op te vangen. Voor de 10^{-6} PR-contour wordt geen meteotoeslag toegepast. De toepassing van de meteotoeslag volgt uit het rekenvoorschrift. Aangezien er maar één sector wordt gebruikt, is in deze berekening echter ook voor de 10^{-5} PR-contour geen meteotoeslag toegepast. De verdeling binnen de sector kan wel variëren vanwege de windrichting, maar deze richtingen worden niet geregistreerd door de exploitant. In de handhavingsberekening zal uitgegaan worden van een vaste verdeling over de sector. Er is daarom geen aanleiding tot het toepassen van meteotoeslag. In de geluidsberekening is om dezelfde reden geen meteotoeslag toegepast.

5 Milieugevolgen

Door het nieuwe luchthavenbesluit zal het feitelijk gebruik van de helihaven niet veranderen en zullen ook de milieueffecten niet veranderen. Om de effecten op langere termijn te beoordelen wordt naar de "worst-case" ontwikkeling gekeken die mogelijk is binnen de vergunde situatie in het luchthavenbesluit. Hierbij zijn twee wijzigingen ten opzichte van de huidige vergunning van belang:

1. De grenswaarden worden vastgesteld;
2. Beperkingengebieden worden vastgesteld.

ad 1.
De ontwikkeling van de luchthaven zal door het luchthavenbesluit worden gelimiteerd door de grenzen aan de geluidsbelasting. Ongeacht de samenstelling van de vloot, zal de geluidsbelasting niet de gestelde grenzen mogen overschrijden. Voor de huidig vergunde situatie is geen beperking aan het geluid gegeven, echter alleen aan het aantal bewegingen. De geluidsbeperking is meer beperkend dan de beperking in aantallen bewegingen, waardoor gesteld kan worden dat de milieueffecten die samenhangen met geluid niet zullen verslechteren vanwege het luchthavenbesluit ten opzichte van de huidig vergunde situatie.

ad 2.
De ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de helihaven zullen beperkt worden binnen de beperkingengebieden. Hiermee kan voorkomen worden dat er nieuwe gehinderden zullen ontstaan vanwege nieuwbouw in de directe omgeving van de helihaven. Binnen de relevante contouren van geluid en het plaatsgebonden risico zal bijvoorbeeld niet zomaar meer een nieuwe woning geplaatst kunnen worden. Dit kan beschouwd worden als een verbetering ten opzichte van de huidige situatie als men de kans op het ontstaan van hinder beoordeelt.

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

Geluid
Op basis van de samengestelde verkeerssamenstelling is voor het luchthavenbesluit (zie tabellen in paragraaf 4.2) een L_{den}-geluidsberekening uitgevoerd. Hieruit volgt de grenswaarde in het handhavingspunt en de L_{den}-contouren. De berekening is zoveel mogelijk gebaseerd op de huidige vergunning en alleen daar waar geen informatie beschikbaar was aangevuld met recente gegevens.

Er kan geconcludeerd worden dat de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit geen negatief gevolg zal hebben op de geluidsbelasting. In figuur 4 en tabel 4 zijn de resultaten van de geluidsberekening gegeven.
De L_{den}-contour van 48 dB(A), de blauwe contour, geeft het zogeheten afwegingengebied weer. Hierbinnen dient in het luchthavenbesluit een afweging te worden gemaakt ten aanzien van

ruimtelijke beperkingen. De rode 56 dB(A)-contour is het gebied waarbinnen geen nieuwbouw van woningen of geluidsgevoelige gebouwen mag plaatsvinden, tenzij er een verklaring van geen bezwaar is afgewezen. Bedrijfswoningen zijn wel toegestaan. De L_{den}-contour van 70 dB(A) is nauwelijks zichtbaar en blijft binnen het luchthavengebied. Deze contour speelt daarom verder geen rol.

Figuur 4 L_{den}-contouren: 48, 56 en 70 dB(A) update.

Tabel 4 Maximaal toegestane geluidsbelasting in handhavingspunten ten gevolge van het luchthavenbesluit (LHB).

Ligging	X-coördinaat	Y-coördinaat	MTG L_{den} (dB(A))
Handhavingpunt	260.841	536.369	60,97

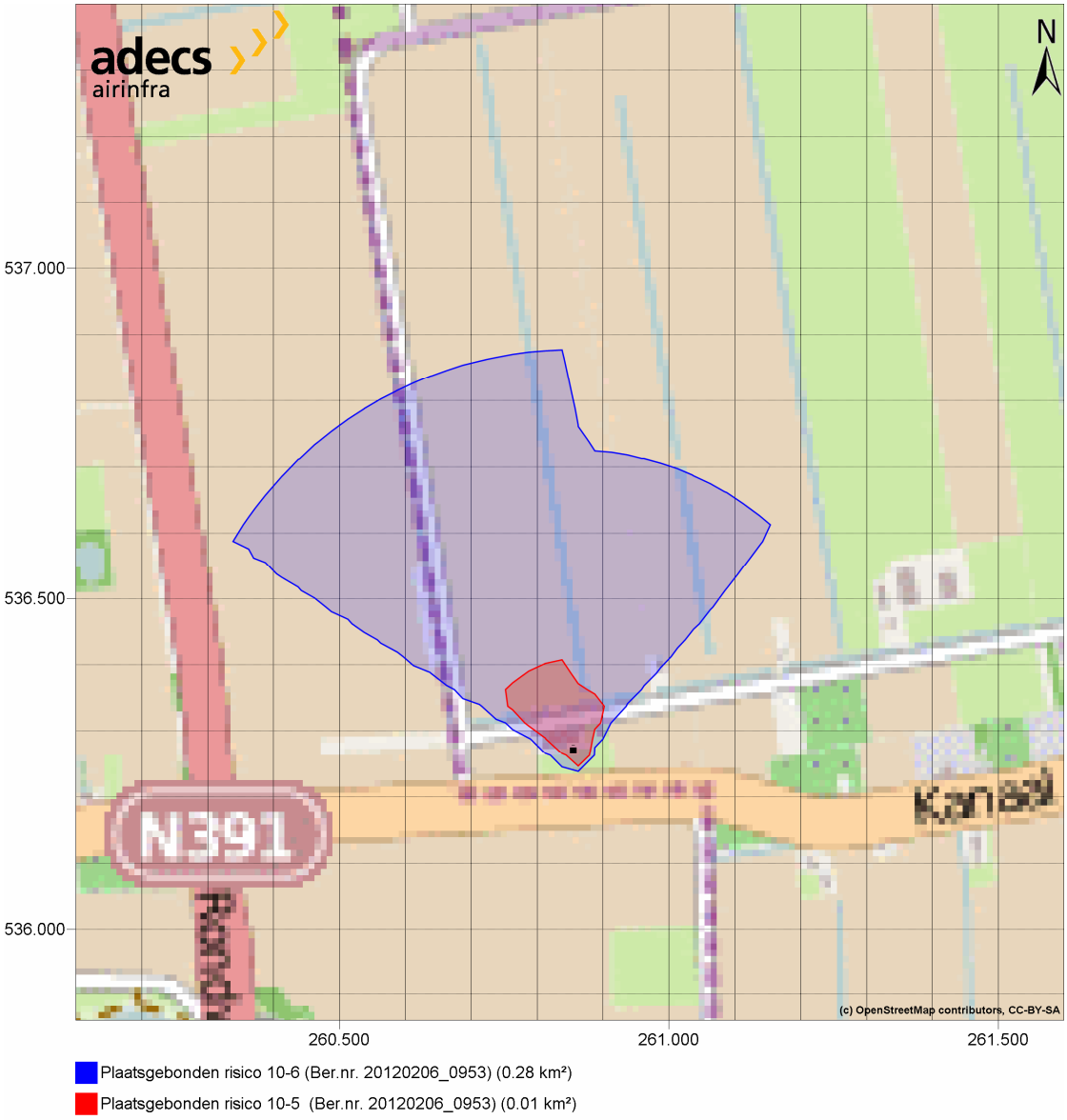
Externe veiligheid

Naast geluid speelt ook externe veiligheid een rol bij het vaststellen van het luchthavenbesluit. 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 (helikopterongeval). 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. Uit de berekening van het PR volgen de plaatsgebonden risicocontouren die in figuur 5 zijn weergegeven. Voor zowel de 10^{-5} PR-contour als de 10^{-6} PR-contour is geen meteotoeslag gehanteerd.

Het plaatsgebonden risico neemt niet toe ten opzichte van de situatie die overeenkomt met de huidige vergunning. De aantallen bewegingen worden beperkt door de geluidsruimte. In theorie zijn er verschillende vlootsamenstellingen van typen helikopters mogelijk die binnen de grenswaarden van geluid blijven, maar wel verschillende uitkomsten voor het plaatsgebonden risico laten zien. In het algemeen hebben luidere helikopters ook een grotere bijdrage aan het plaatsgebonden risico, dus wordt het effect redelijk binnen de perken gehouden. Daarnaast wordt elke vijf jaar het actuele plaatsgebonden risico berekend om te bezien of de PR-contouren uit deze prognose niet te sterk afwijken van de actuele situatie.

Er kan geconcludeerd worden dat de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit geen negatief gevolg zal hebben op de externe veiligheid.



Figuur 5 Plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-5} en 10^{-6}

Woningen of gehinderden binnen de contouren

Binnen contouren van geluid en externe veiligheid bevinden zich geen woningen, kwetsbare of geluidgevoelige gebouwen. Wel is er een bedrijfswoning waar de havenmeester zelf woont.

Geur en emissies

Op het gebied van geur en emissies zijn de gevolgen van het luchthavenbesluit neutraal te noemen. De milieueffecten van deze onderdelen zijn namelijk direct afhankelijk van het aantal helikopterbewegingen. Door de grenswaarde voor geluid is er een door het luchthavenbesluit een beperking aan de aantallen bewegingen in combinatie met de vliegtuigtypen. Hierdoor zullen de geur- en emissie-effecten ook begrensd worden en minimaal gelijk blijven aan de situatie met de

vergunning. De emissie van stikstofoxiden en fijn stof worden in elk geval beperkt geschat, daar is gebleken dat de emissie-effecten ten gevolge van het vliegverkeer bij luchthavens van grotere omvang zoals Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde verwaarloosbaar zijn.

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.

Beschermde natuur

Er is geen uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar de beschermde natuur (flora en fauna) in de omgeving van de helihaven Emmer-Compascuum. Door het nemen van een luchthavenbesluit zal het werkelijke vliegverkeer niet veranderen en zullen de effecten naar verwachting gelijk blijven. Ook de nachtelijk actieve soorten, zoals vleermuizen e.d. zullen geen (extra) hinder ondervinden door invoering van het luchthavenbesluit, aangezien de luchthaven alleen tussen zonsopgang en zonsondergang open is.

De Natura2000-gebieden die in de buurt liggen zijn de volgende:

- Bargerveen
- Lieftinghsbroek
- Mantingerzand
- Elperstroomgebied
- Drouwenerzand

De dichtstbijzijnde (Bargerveen) ligt op circa 15 km ten zuidoosten van de helihaven. De overige gebieden liggen meer dan 20 km afstand. De afstanden zijn zodanig groot dat er geen effecten van de helihaven worden verwacht op deze gebieden.

6 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 helihaven Emmer-Compascuum is er geen wijziging van het gebruik van de luchthaven waardoor de kenmerken van de activiteit, de plaats, de samenhang met andere activiteiten in de omgeving en de milieueffecten onveranderd blijven. Het luchthavenbesluit leidt uitsluitend tot een beperking voor het geluid (in een handhavingspunt) en tot een gebied waar beperkingen aan nieuwe bestemmingen kan worden opgelegd.

De (milieu)gevolgen die voor het luchthavenbesluit voor helihaven Emmer-Compascuum 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 5 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	Neutraal	Nee
Externe veiligheid	Neutraal	Nee
Geur	Neutraal	Nee
Emissies	Neutraal	Nee
Verkeer en vervoer	Geen	Nee
Beschermde natuur	Neutraal	Nee

Opgemerkt wordt dat het luchthavenbesluit kan leiden tot beperking van bestemmingen in het afwegingsgebied. Dit valt als onderwerp echter niet onder de m.e.r.-beoordelingdprocedure.

Op basis van bovenstaande tabel en de overige beschrijvingen in deze notitie is het advies dat er in de procedure voor dit luchthavenbesluit voor helihaven Emmer-Compascuum het opstellen van een MER geen noodzaak heeft.

Bijlage A Verklaring

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Directie Luchtvaartinspectie

VERKLARING

Kenmerk: LI/LT/99.180567

Gelet op artikel 2 en 7, eerste en tweede lid van het "Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen" van 14 oktober 1988, Staatsblad 511, verklaart de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst dat de hieronder vermelde helihaven voldoet aan de in dit besluit genoemde voorschriften met betrekking tot de inrichting en het gebruik van die helihaven, door hefschroefvliegtuigen.

1.	Naam van het bedrijf	:	Heli Holland B.V.
2.	Geografische positie	:	52°48'12"N en 006°57'25"E
3.	Plaats / Gemeente	:	Emmercompascuum/Emmen
4.	Toegelaten hefschroefvliegtuigen	:	Maximale lengte over alles tot 16 meter
5.	Gebruiksbeperkingen:		Per etmaal: maximaal 15 vliegbewegingen in of vanuit NO richting; maximaal 36 vliegbewegingen in of vanuit WNW richting; alleen tussen zonsopkomst en zonsondergang.
6.	Geldig tot	:	1 oktober 2000

De Directie van het onder 1. genoemde bedrijf is verplicht om, indien de helihaven door enigerlei omstandigheid gevaarlijk is geworden of zal worden voor het gebruik door hefschroefvliegtuigen, daarvan zo spoedig mogelijk, onder vermelding van bijzonderheden dienaangaande, kennis te geven aan de Directeur-Generaal.

Wijzigingen van of in het landingsterrein of de landingsplaats, alsmede wijzigingen in de hindernisvrije in- en uitvliegsectoren, dienen onverwijld aan de Directeur-Generaal te worden gemeld.

Elk kwartaal moet een kopie van het register waarin het gebruik van de helihaven wordt bijgehouden, worden gezonden aan de Directie Luchtvaartinspectie, afdeling Luchtvaartterreinen, postbus 575, 2130 AN Hoofddorp. Indien er binnen een kwartaal geen vliegbewegingen hebben plaatsgevonden wordt u verzocht "nihil" op te geven.

Deze verklaring is geldig tot bovengenoemde datum, tenzij de inrichting, het gebruik, dan wel het beheer niet langer voldoet aan de vigerende voorschriften.

Hoofddorp, 21 september 1999

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Namens deze,
Het hoofd Bureau Toezicht van de afdeling Luchtvaartterreinen
van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst,

W. Dijksterhuis

Luchtvaartterreinen
Postadres Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
Bezoekadres: Planetenweg 80

Telefoon (023) 566 31 31
Telefax (023) 56 24416
Telex 74592 ridfi nl.

Bereikbaar met de trein (Schipholijn)