



Milieueffecten luchthaven Ameland

m.e.r.-beoordelingsnotitie t.b.v. het luchthavenbesluit

Milieueffecten luchthaven Ameland

m.e.r.-beoordelingsnotitie t.b.v. het
luchthavenbesluit

Colofon

Opdrachtgever	: Gemeente Ameland
Bestemd voor	: de heer W. Bakema
Auteur(s)	: R.J. Herlaar MSc
Controle door	: ir. W.B. Haverdings
Datum	: 01 oktober 2021
Kenmerk	: ehal190102rap/pH/kd
Versie	: 1.0 - Definitief
Opgesteld door	: Advanced Decision Systems Airinfra Consultants BV
Adres	: WTC The Hague Toren C 8 ^e etage Prinses Beatrixlaan 542 2595 BM Den Haag Nederland
Telefoon	: +31 (0)85 00 711 00
E-mail	: info@airinfra.eu
Web	: www.airinfra.eu
KvK nummer	: 54629179

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

Overzicht van versies/wijzigingen

Versie	Type	Wijzigingen	Auteur	Datum
1	Concept A	Eerste versie van het rapport	P.A. Heslinga BEng en R.J. Herlaar MSc	16 januari 2019
1	Concept B	Diversen	P.A. Heslinga BEng en R.J. Herlaar MSc	22 mei 2019
1	Concept C	Diversen	R.J. Herlaar MSc	06 mei 2021
1	Definitief	-	R.J. Herlaar MSc	01 oktober 2021

Afkortingen en symbolen

Bkl	Belastingeenheid kleine luchtvaart
dB(A)	A-gewogen decibel
HH	Handhavingspunt
Ke	Kosteneenheid
Kg	Kilogram
L _{den}	Level day-evening-night, geluidsbelasting
LHB	Luchthavenbesluit
m.e.r.	milieueffectrapportage
MER	milieueffectrapport
MTG	Maximaal toegestane geluidsbelasting
MTOW	Maximum Take-Off Weight, maximaal startgewicht
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum
PR	Plaatsgebonden risico
Wm	Wet milieubeheer

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Leeswijzer.....	1
2	De m.e.r.-beoordeling.....	2
2.1	Wettelijk kader	2
3	Het plan.....	5
3.1	Algemene omschrijving luchthaven Ameland	5
3.2	Omzettingsregeling (1 april 2011).....	6
3.3	Wijziging van omzettingsregeling (1 oktober 2012)	7
3.4	Wijziging van omzettingsregeling (7 november 2015).....	8
3.5	Luchthavenbesluit	8
4	Milieugevolgen	10
4.1	Geluid	10
4.2	Externe veiligheid	12
4.3	Beperkingengebieden	14
4.4	Geur en emissies	15
4.5	Verkeer en vervoer	15
4.6	Beschermde natuur.....	16
4.7	Activiteiten op luchthaven	17
5	Beoordeling van de milieueffecten	18
6	Referenties.....	19

1 Inleiding

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

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het wettelijke kader voor milieueffectrapportages geschetst. In hoofdstuk 3 is het plan beschreven inclusief het voortraject. Vervolgens is in hoofdstuk 4 beschreven welke gevolgen het plan heeft voor het milieu en ten slotte is in hoofdstuk 5 beoordeeld of de gevolgen van dien aard zijn dat er een MER moet worden opgesteld.

2 De m.e.r.-beoordeling

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

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. Over luchthavens is het volgende opgenomen:

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 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 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 landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de	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	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 luchthavenindeling-besluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in respectievelijk

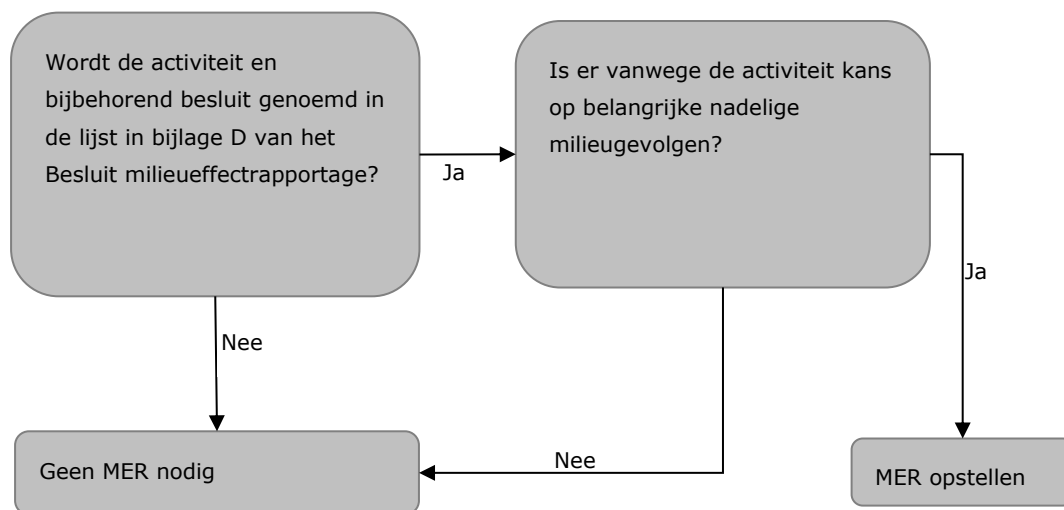
intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de lucht-verkeers-wegen of de wijziging van de vliegroutes.	starten of landen van helikopters, en een 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 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 besluit over een activiteit een m.e.r.-beoordeling vereist, dient het bevoegd gezag te bepalen of een m.e.r. respectievelijk het opstellen van een MER noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het bevoegd gezag houdt bij het uitvoeren van de m.e.r.-beoordeling rekening met de (hoofd)beoordelingscriteria uit bijlage III van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling. De hoofdcriteria zijn:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van mogelijke effecten en de samenhang met andere activiteiten.

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



Luchthaven Ameland beschikt over twee gras start- en landingsbanen met respectievelijk een lengte van 998 meter en 632 meter. De voorgenomen activiteit betreft de vaststelling van het luchthavenbesluit Ameland. Gezien de lengtes van de start- en landingsbanen onder de minimaal gestelde lengte van 1.000 meter vallen, kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen activiteit niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is. De voorgenomen activiteit valt derhalve niet onder categorie C6.1, D6.1 en D6.2 conform het Besluit milieueffectrapportage. Echter speelt natuur een grote rol in de omgeving van de luchthaven en is er daarom de wens voor een m.e.r.-beoordeling, zij het in de zogeheten 'vrije vorm'.

Het bevoegd gezag is op grond van artikel 7.17, lid 4 Wet milieubeheer verplicht om mededeling te doen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit. De tervisielegging van dit m.e.r.-beoordelingsbesluit vindt tegelijkertijd met het ontwerp luchthavenbesluit plaats. 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 luchthaven Ameland een aantal zaken veranderd. Om te beginnen is in het kader van decentralisatie het bevoegd gezag van het Rijk naar de provincie Fryslân gegaan. Daarnaast dient de aanwijzing te worden vervangen door een luchthavenbesluit.

Een belangrijke wijziging is ook de geluidsmaat die wordt gehanteerd voor het bepalen van de geluidseffecten vanwege het luchtverkeer. Van de geluidsmaat Bkl (belastingeenheid kleine luchtvaart) in de aanwijzing is overgegaan naar de geluidsmaat L_{den} (Level day-evening-night), welke binnen Europa als standaard geluidsmaat wordt gebruikt. 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.

Als eerste stap is de Bkl geluidsmaat gelijkwaardig omgezet naar de geluidsmaat L_{den} . Deze stap wordt de omzettingsregeling genoemd. De omzettingsregeling is de huidige vergunning.

Deze m.e.r.-beoordeling heeft betrekking op het wijzigen van de omzettingsregeling in een luchthavenbesluit. Een van de verschillen tussen het luchthavenbesluit en de omzettingsregeling is dat in het luchthavenbesluit ook plaatsgebonden risico wordt meegenomen. De berekende plaatsgebondenrisicocontouren (PR-contouren) worden gebruikt als beperkingengebieden die worden opgenomen in de lokale bestemmingsplannen. Plaatsgebonden risico is niet in de omzettingsregeling en de eerdere aanwijzing opgenomen.

Paragraaf 3.1 beschrijft allereerst de basisgegevens van luchthaven Ameland om zo de huidige ligging en omgeving van de luchthaven weer te geven. In paragraaf 3.2 wordt de oude situatie Omzettingsregeling luchthaven Ameland (ref. 1) beschreven. In het vierde kwartaal van 2012 zijn enkele veranderingen in de omzettingsregeling toegepast. Laatstgenoemde zijn beschreven in paragraaf 3.3. Tot slot wordt het Luchthavenbesluit Ameland toegelicht in paragraaf 3.5. Dit besluit zal de Omzettingsregeling luchthaven Ameland doen vervallen.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de aantallen bewegingen die in paragraaf 3.1 tot en met paragraaf 3.5 beschreven berekeningen zijn opgenomen. Daar waar "quota" is genoemd, mocht het aantal bewegingen dat tussen haakjes is gegeven daadwerkelijk vliegen. Echter zijn deze aantallen nog niet opgenomen in de berekeningen van de omzettingsregeling.

Tabel 1 Aantallen bewegingen per verkeerssoort.

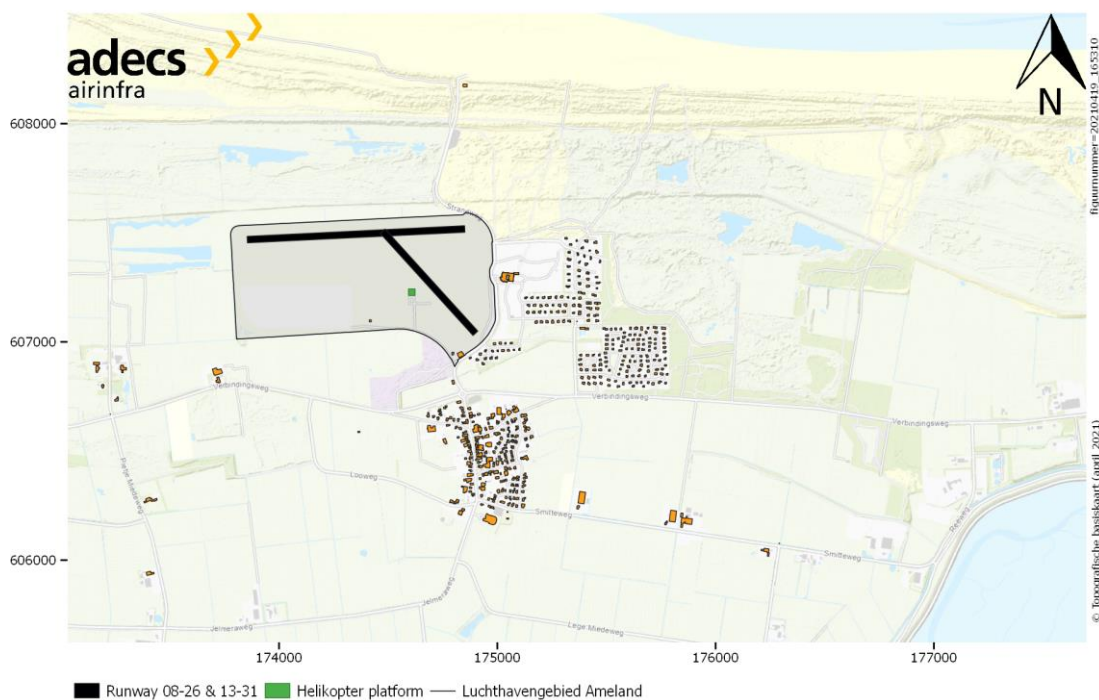
Verkeerssoort	Klein verkeer	Helikopters
Omzettingsregeling	6.316	quota (200)
Luchthavenbesluit	6.316	650

3.1 Algemene omschrijving luchthaven Ameland

Het vliegveld op Ameland is gelegen aan de Strandweg net ten noorden van het dorp Ballum in een open veld tegen de binnenduinrand aan. Twee kilometer ten westen van de luchthaven ligt Hollum en op ruim vijf kilometer ten oosten ligt Nes (figuur 1). Het vliegveld is omringd door beschermde natuurgebieden en grenst aan de oostzijde aan het recreatieterrein Roosdunen en recreatiewoningen. Rondom de luchthaven bevinden zich drie typen Natura 2000-gebieden: de Waddenzee, de

Noordzeekustzone en de duinen van Ameland. Deze gebieden worden verder beschreven in paragraaf 4.6.

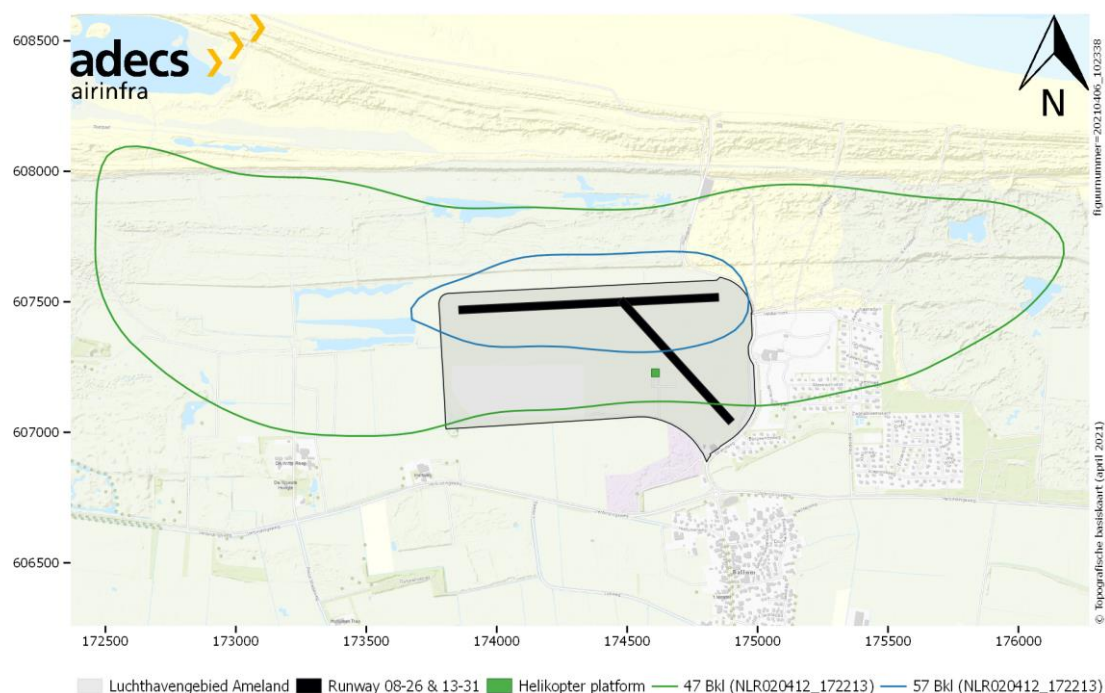
Het luchtverkeer maakt gebruik van een oost-west gelegen grasbaan 08-26 en een noord-zuid gelegen dwarsbaan 13-31. De noord-zuid gelegen dwarsbaan is nog in ontwikkeling. Het vliegveld heeft met rond-, zweef- en parachutenvluchten een recreatieve functie, maar wordt ook gebruikt door diverse zakelijke, medische en bedrijfsvluchten. Het luchthaventerrein wordt geëxploiteerd door de gemeente Ameland en is daarnaast de thuisbasis voor zweefvliegclub Ameland, Ameland Aeroservice en Sky Dive Ameland.



Figuur 1 Locatie luchthaven Ameland.

3.2 Omzettingsregeling (1 april 2011)

Ten behoeve van de overgang van de aanwijzing naar het luchthavenbesluit heeft het Rijk per 1 april 2011 de aanwijzing middels een ministeriële regeling één-op-één omgezet (ref. 1). Hierbij zijn de grenswaarden van geluid in Bkl uit de aanwijzing vertaald naar grenswaarden in L_{den} . De ruimtelijke beperkingen gebieden zijn niet gewijzigd, de daarvoor geldende 47 en 57 Bkl-contouren zijn onveranderd overgenomen in Bijlage 2 van de omzettingsregeling. Laatstgenoemde contouren worden weergegeven in figuur 2. De Bkl-geluidszones sluiten het helikopterverkeer uit en beperken zich enkel tot de kleine luchtvaart.



Figuur 2 Ruimtelijke beperkingen ten gevolge van de Bkl-geluidszones uit de omzettingsregeling.

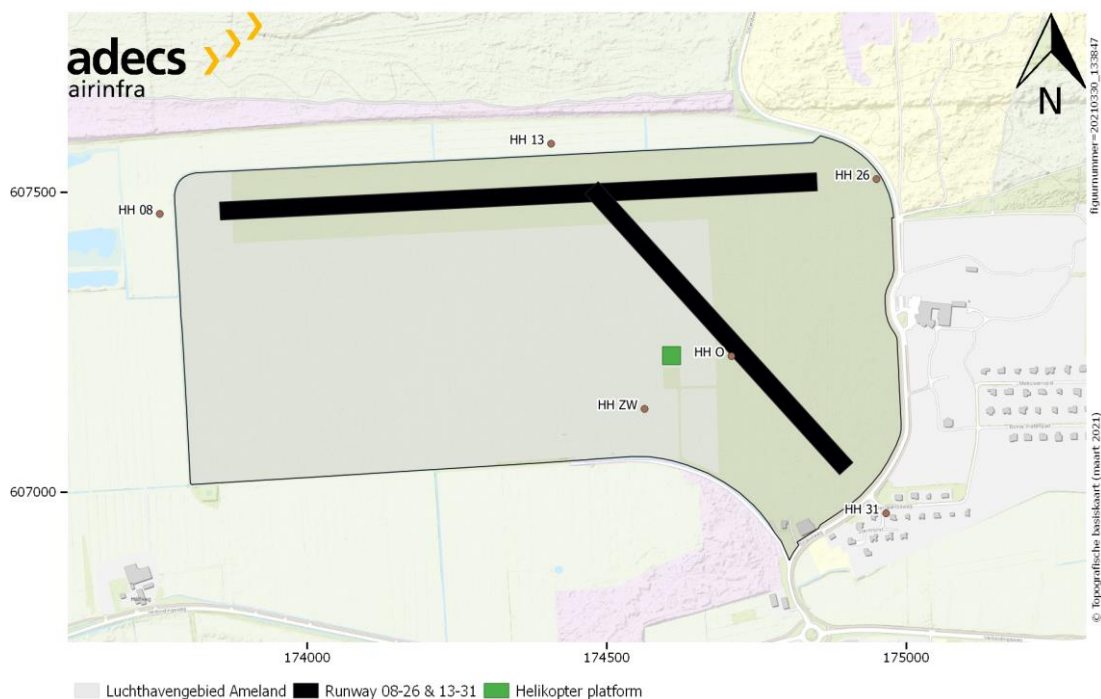
3.3 Wijziging van omzettingsregeling (1 oktober 2012)

Per 1 juli 2012 is het berekeningsvoorschrift op een aantal punten gewijzigd middels een wijziging van de omzettingsregeling. De grenswaarden in de handhavingspunten worden met deze wijziging van het berekeningsvoorschrift toegewezen aan een baan. Derhalve worden de waarden van de handhavingspunten niet beïnvloed door bewegingen van een andere baan. Deze wijziging van de grenswaarden heeft geen verandering gebracht in de gebruiksmogelijkheden van luchthaven Ameland noch in de handhaving van de grenswaarden.

De grenswaarden voor geluid in L_{den} zijn per baan vastgesteld in twee handhavingspunten 100 meter in het verlengde van de start- en landingsbaan. De grenswaarden per handhavingspunt geven de maximale toegestane geluidsbelasting (MTG) aan. De geluidsbelasting van het jaarlijks gebruik van de banen dient onder de MTG te blijven. De grenswaarden van de originele omzettingsregeling en de wijziging worden weergegeven in tabel 2. Ter illustratie zijn de locaties van de handhavingspunten weergegeven in figuur 3. Voor de helikopterbewegingen van en naar het platform zijn destijds geen handhavingspunten vastgesteld, enkel een quota. Zodoende zijn deze waarden niet meegenomen in de tabel.

Tabel 2 Grenswaarde in dB(A) L_{den} per handhavingspunt voor de omzettingsregeling en wijziging.

Handhavingspunt	Omzettingsregeling (2011)	Wijziging (2012)
08	51,0	50,66
26	50,2	50,09
13	52,5	42,07
31	39,6	37,82



Figuur 3 Ligging van de handhavingspunten.

3.4 Wijziging van omzettingsregeling (7 november 2015)

Op 7 november 2015 is de omzettingsregeling wederom gewijzigd, zij het beperkt. In Artikel 1 zijn vier begripsbepalingen gevoegd (daglichtperiode; helikopter; verordening (EU) nr. 923/2012; vliegtuig). Deze vervangen het tweede lid in Artikel 1: *"In deze regeling wordt verstaan onder daglichtperiode, helikopter en vliegtuig hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement"*. Hoofdstuk 3 van het Luchtverkeersreglement is vervangen door deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de gegevens in deze m.e.r.-beoordeling.

3.5 Luchthavenbesluit

In het kader van de aanvraag van het luchthavenbesluit worden ook de veranderingen van de luchthaven meegenomen. Sinds 2011 zijn er diverse ontwikkelingen geweest op het vliegveld welke invloed hebben op de ruimtelijk indeling van de luchthaven. Dit zijn de ontwikkelingen die al uitgevoerd zijn:

- › Er is een zonnepark van 10 hectare gerealiseerd;
- › De helispot is verplaatst naar een andere locatie en is verhard;
- › Er is een tankinstallatie met ondergrondse tanks aangelegd;
- › Ingebruikneming waddenheli door RAV Fryslân;
- › Er is een (auto)parkeerterrein aangelegd voor het toeristenseizoen.

In februari 2018 heeft de gemeenteraad besloten een nieuw bestemmingsplan Buitengebied voor te bereiden waarin ook het vliegveld ligt. De procedure daarvoor zal in samenwerking gaan met de procedure naar het luchthavenbesluit. Daarnaast heeft de gemeenteraad in 2013 een Gebieds- en ontwikkelingsvisie voor het vliegveld vastgesteld. Deze is echter niet meer actueel en zal een update krijgen.

De vlootsamenstelling waar het luchthavenbesluit van uitgaat, bestaat in totaal uit 6.966 bewegingen waarvan 650 bewegingen met helikopters zijn. Het helikoptersegment is weer opgedeeld in 500 maatschappelijke en 150 civiele bewegingen. In bijlage A van het berekeningsrapport (ref. 2) is een overzicht gegeven van het aantal bewegingen per segment. In de vigerende omzettingsregeling (ref. 1) is een quota van 200 helikopterbewegingen opgenomen. De exploitant heeft aangegeven dat 150 helikopterbewegingen voor civiel gebruik voldoende is. Voor de operatie van het medisch en politiehelikopterverkeer is de quota niet toereikend. De inschatting is dat het gebruik van de waddenheli (H145) door RAV Fryslân, de Mobiel Medisch Team (MMT)- en politiehelikopter (EC35) in de komende jaren kan doorgroeien tot 500 bewegingen. De grenswaarden ten gevolge van het maatschappelijk helikopterverkeer worden conform de Wet luchtvaart, Artikel 8.44, lid 2 exclusief toegewezen aan dit maatschappelijk verkeer (spoedeisende hulpverlening).

De civiele helikopterbewegingen hebben hetzelfde baangebruik als het klein verkeer. Voor het helikopterplatform is gerekend met drie in- en uitvliegsectoren. Deze sectoren en het bijbehorende sectorgebruik is gebaseerd op de heersende windrichting en omliggende natuur en bebouwing. In principe zal enkel bij hoge uitzondering gebruik gemaakt worden van start- en landingsbaan 13-31. Groot verkeer wordt niet in het luchthavenbesluit meegenomen.

De vliegtuigen hebben een MTOW (maximale startgewicht) tussen de 700 kg en 6.800 kg. De vlootsamenstelling bevat geen vliegtuigen lichter dan 700 kg. De vliegtuigen en helikopters zijn ingedeeld in 12 geluidscategorieën. De kenmerken van het invoerscenario voor het luchthavenbesluit zijn in bijlage A van het berekeningsrapport opgenomen (ref. 2).

De luchthaven beschikt ook over een zweefvliegbaan in de richting 087°-267°. Voor het merendeel wordt hier gebruikt gemaakt van een lier. De zweefvluchten die voorgetrokken worden met een sleepvliegtuig zijn meegenomen in de modellering over de hoofdbaan.

De ruimtelijkebeperkingengebieden zijn met het luchthavenbesluit overgezet in de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} -geluidscontouren en de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren zoals wettelijk gesteld (ref. 3). In principe is het niet verplicht om de Bkl-contouren te hanteren als ruimtelijkebeperkingengebieden.

Naast de ruimtelijke beperkingen ten gevolge van geluid en externe veiligheid worden er ook ruimtelijke beperkingen op basis van vliegveiligheid opgenomen. Deze ruimtelijke beperkingen geven de maximale bouwhoogte aan van objecten in de omgeving.

4 Milieugevolgen

Voor de m.e.r.-beoordeling moeten berekeningen van de nieuwe situatie (luchthavenbesluit) worden vergeleken met een referentie, ofwel de wijziging van de omzettingsregeling uit 2012. Laatstgenoemde bepaald de huidige maximale grenzen voor luchthaven Ameland.

In onderstaande zijn de milieueffecten voor geluid, externe veiligheid, geur en emissies, verkeer en vervoer en beschermde natuur (flora en fauna) nader uitgewerkt. Dit is nodig omdat de aantallen bewegingen in de berekening voor het luchthavenbesluit verschillen van die in de referentie. Het werkelijk aantal toegestane bewegingen in de referentie en het luchthavenbesluit is grotendeels gelijk, alleen in de referentie is het helikopterterverkeer in de quota verwerkt en in het luchthavenbesluit is al het verkeer inclusief de toename van helikopterterverkeer in de berekening verwerkt.

De overige effecten die in een beoordeling worden beschouwd, zoals op het gebied van landschap, archeologie, cultuurhistorie, bodem en (grond)water zijn voor het luchthavenbesluit gelijk ten opzichte van de referentie. Deze effecten worden namelijk niet berekend en zijn onafhankelijk van de aantallen vliegbewegingen.

4.1 Geluid

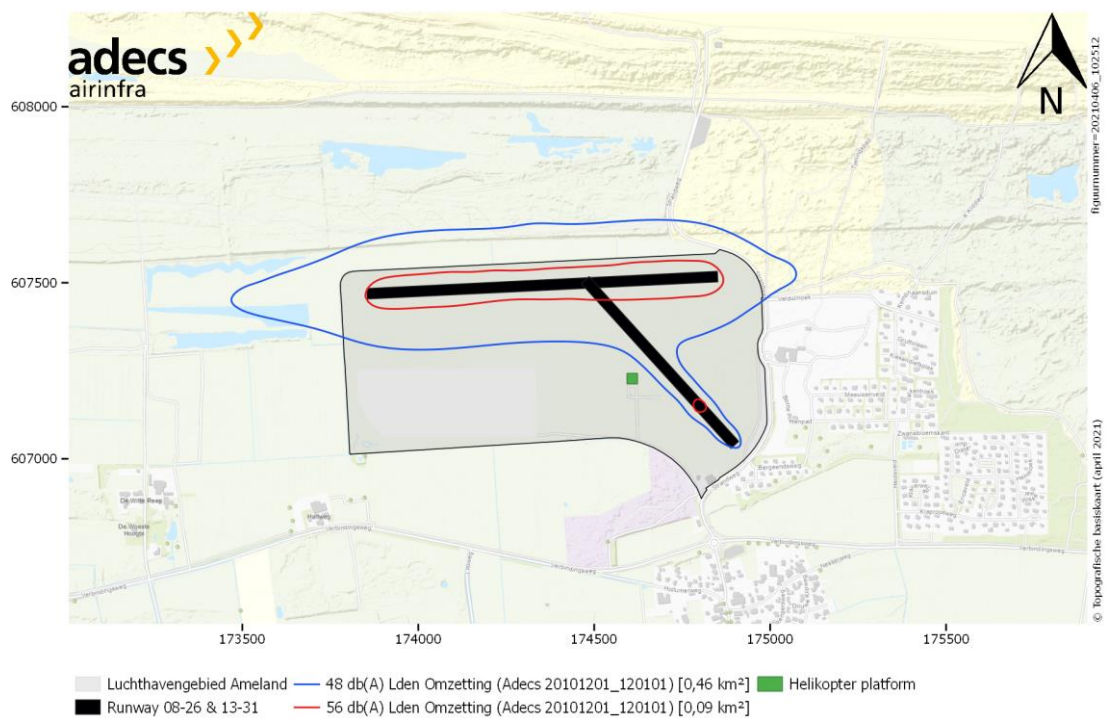
Op basis van de vlootsamenstelling voor het luchthavenbesluit (zie paragraaf 3.5) is een L_{den} -geluidsberekening uitgevoerd. Dit heeft tot resultaat dat de L_{den} -waarden in de handhavingspunten en de ligging van de L_{den} -contouren veranderd zijn ten opzichte van de referentie. In tabel 3 worden de verschillen weergegeven.

Tabel 3 Ligging en grenswaarden in de handhavingspunten.

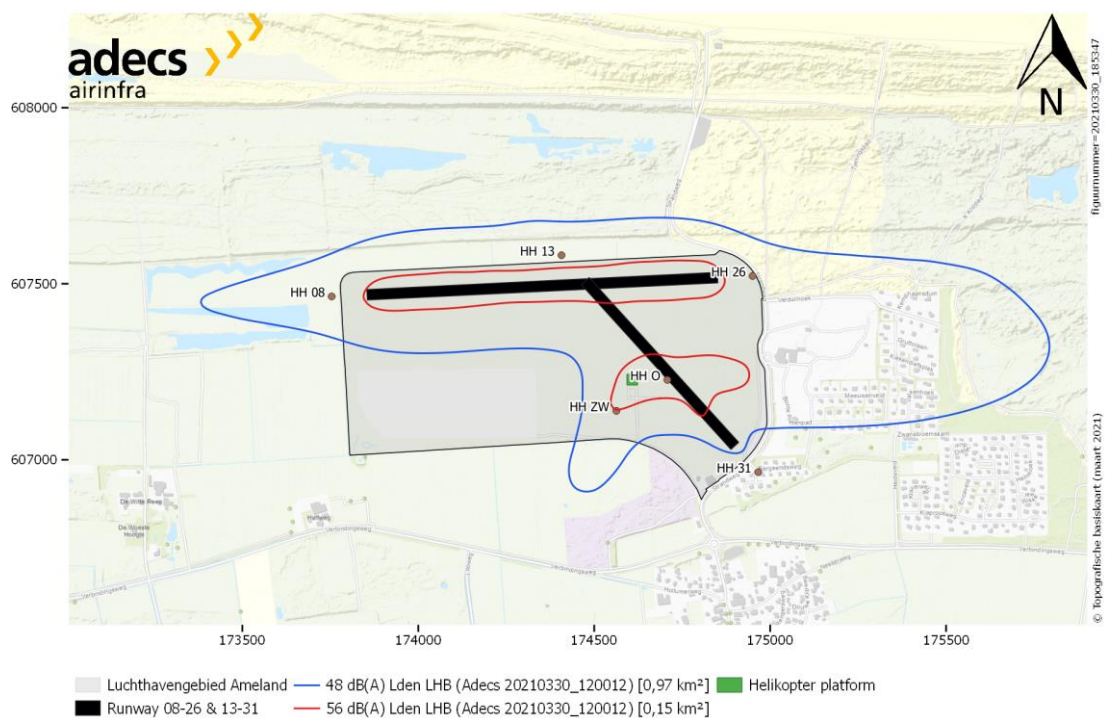
Handhavingspunt	Coördinaten		Grenswaarde in dB(A) L_{den}	
	handhavingspunten		Referentie	Luchthavenbesluit
	X	Y		
HH08	173.754	607.464	50,66	51,21
HH26	174.950	607.522	50,09	50,89
HH13	174.407	607.581	42,07	42,23
HH31	174.966	606.965	37,82	38,93
HH O	174.708	607.227	-	62,77
HH ZW	174.563	607.140	-	56,93

De verandering van de waarde in de handhavingspunten ten opzichte van de referentie ontstaat door de toevoeging van de helikopters aan de berekening. De civiele helikopters maken namelijk gebruik van de start- en landingsbanen. De handhavingspunten voor de twee sectoren van het platform hebben geen referentie daar de helikopterbewegingen als quota waren opgenomen in de omzettingsregeling.

Doormiddel van de L_{den} -berekening zijn de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} -contouren bepaald. Echter ontbreekt, ondanks de toevoeging van het helikopterterverkeer, de 70 dB(A) L_{den} -contour. Door de toevoeging van het helikopterterverkeer zijn de L_{den} -contouren ten opzichte van de omzettingsregeling (figuur 4) wel groter geworden. Figuur 5 geeft de contouren van het luchthavenbesluit weer.



Figuur 4 Ligging van de 48 en 56 dB(A) Lden-contouren conform omzettingsregeling.



Figuur 5 Ligging van de 48 en 56 dB(A) Lden-contouren conform luchthavenbesluit.

De 56 Lden-contour geldt als minimale eis voor de ruimtelijkebeperkingengebieden zoals vastgesteld in het Besluit burgerluchthavens (ref. 3). De 48 dB(A) Lden-contour geldt als afwegingengebied.

Conform artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een woning of een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} -contour. De 56 dB(A) L_{den} -contour komt daarentegen niet buiten het luchthavengebied en zorgt daarom niet voor extra ruimtelijke beperkingen.

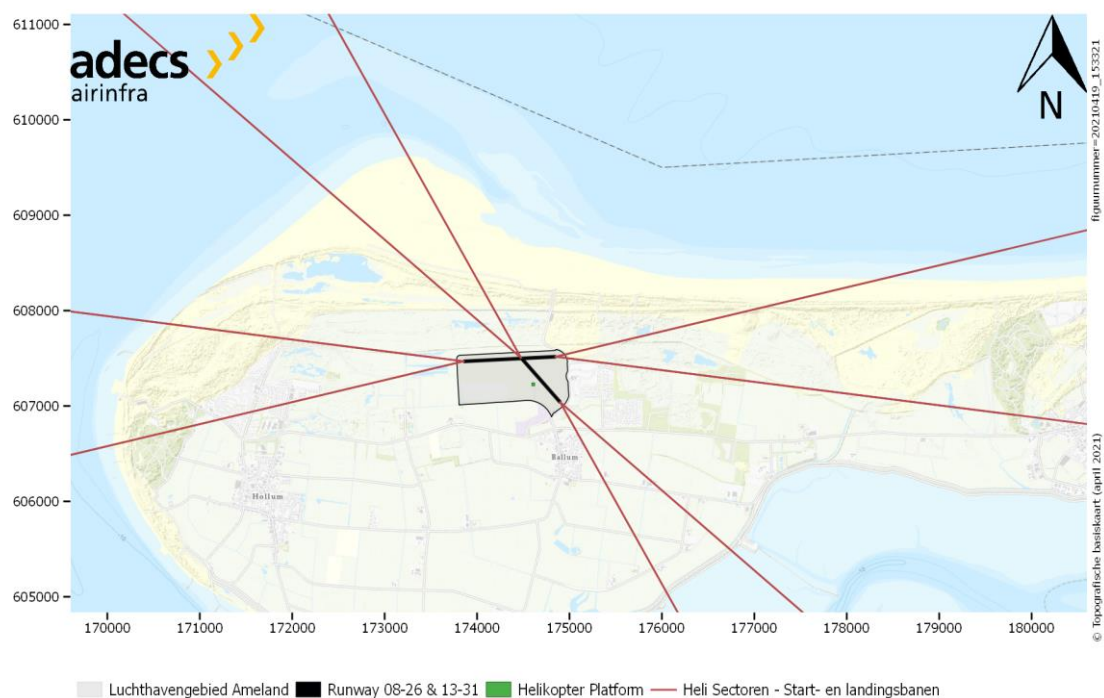
Bij vaststelling van het luchthavenbesluit dient een afweging gemaakt te worden ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen de 56 en de 48 dB(A) L_{den} -geluidscontour. Binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour liggen geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten, enkel verblijfsobjecten met een logiesfunctie.

4.2 Externe veiligheid

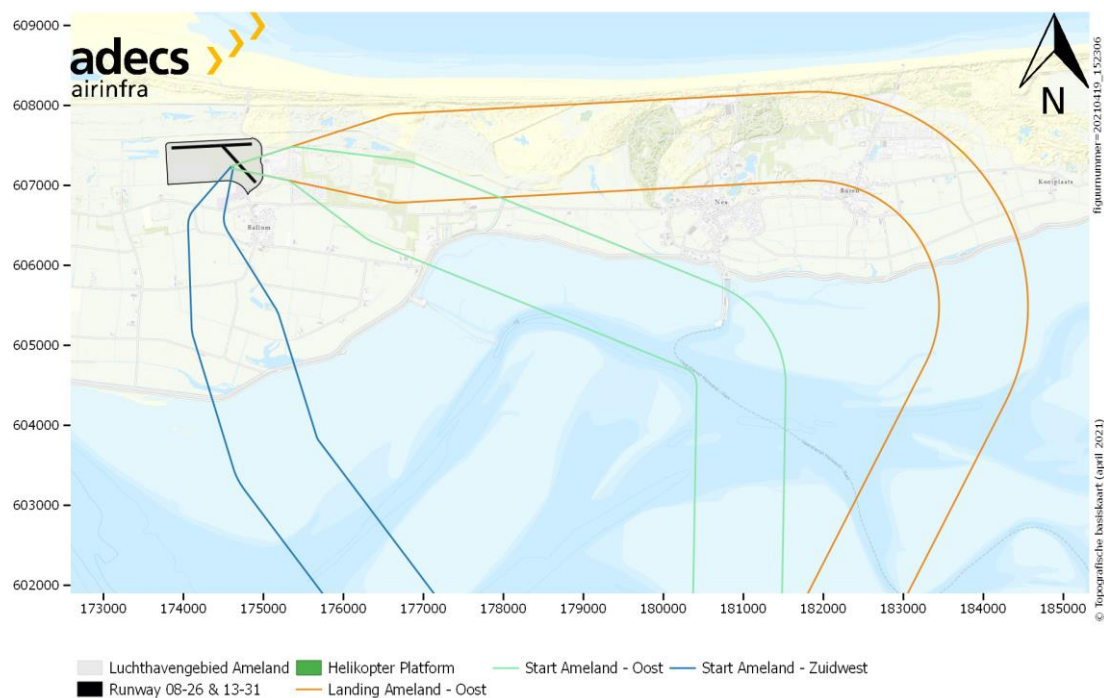
Naast geluid speelt ook externe veiligheid een rol bij het vaststellen van het luchthavenbesluit. Dit is nieuw ten opzichte van de omzettingsregeling. Externe veiligheid rondom luchthavens beschrijft het risico van het neerstorten van een vliegtuig in de omgeving van de luchthaven. De risicomaat die 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 (ref. 3).

De berekening van de externe veiligheid is gedaan volgens het geldende rekenvoorschrift voor externe veiligheid (ref. 8). De bewegingen van het klein verkeer zijn ingedeeld in gewichtclusters op basis van hun gebruik en maximaal startgewicht (MTOW). Vliegtuigen tot 1.500 kg vallen in de categorie "L1500" en zwaardere vliegtuigen tot 5.700 kg vallen in de categorie "L5700". De helikopters zijn berekend op basis van het maximale startgewicht en type afkomstig uit de standaard indelingslijst van het NLR. In Bijlage A van het berekeningsrapport wordt de berekeningsinvoer weergegeven (ref. 2).

Volgens opgave van de exploitant volgen de civiele helikopters de geldende routes net als de vliegtuigen. In het rekenmodel voor externe veiligheid is het niet mogelijk om vliegtuigen en helikopters te gelijk te berekenen als er gebruik gemaakt wordt van helikopterroutes. Derhalve zijn voor het civiele helikopterverkeer sectoren per baankop gedefinieerd. Figuur 6 geeft de gehanteerde sectoren voor het civiele helikopterverkeer weer over de start- en landingsbanen. Maatschappelijke vluchten maken gebruik van het platform en derhalve geeft figuur 7 de desbetreffende PBN-routes weer.

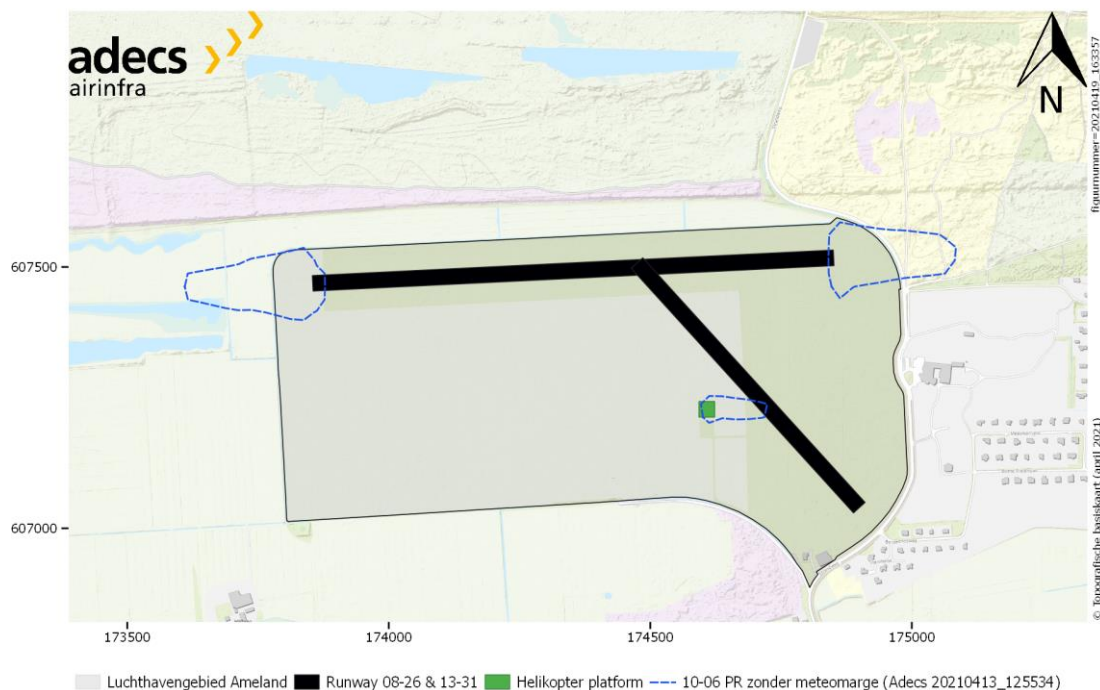


Figuur 6 Helikoptersectoren start- en landingsbanen.



Figuur 7 Helikopterplatform PBN-routes.

Van de externeveiligheidsberekeningen zijn de 10^{-6} PR-contouren bepaald en in figuur 8 weergegeven. Zoals voorgeschreven in het rekenvoorschrift (ref. 8) wordt voor de 10^{-5} PR-contour een meteotoeslag van 20% gehanteerd en wordt voor de 10^{-6} PR-contour geen meteotoeslag toegepast. Meteotoeslag is een toeslag die wordt toegepast op het baangebruik om de jaarlijkse variatie in windrichting en daarmee baangebruik op te kunnen vangen. Ongeacht de meteotoeslag, geeft deze verkeersinvoer geen 10^{-5} PR-contouren weer voor luchthaven Ameland.



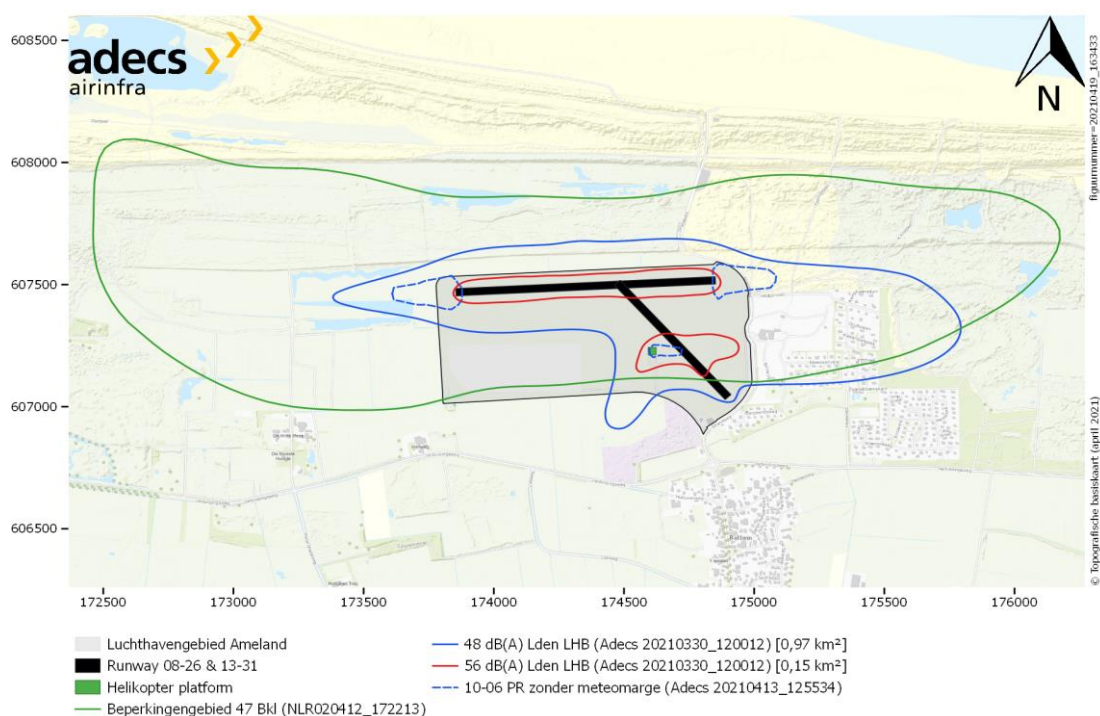
Figuur 8 Ligging 10^{-6} PR-contouren.

Binnen de 10^{-5} PR-contour dienen woningen en andere gevoelige bestemmingen aan hun bestemming te worden onttrokken. Binnen de 10^{-6} PR-contour is nieuwbouw van woningen, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan. De 10^{-5} PR-contour ontbreekt en vormt daarmee geen beperking. De 10^{-6} PR-contour overschrijdt het luchthaventerrein, maar er liggen hier geen woningen binnen. Deze contour heeft daarmee wel doorwerking in het bestemmingsplan. Hiermee wordt gewaarborgd dat er binnen deze contour geen nieuwbouw zal plaatsvinden.

Aangezien de 10^{-6} PR-contour zich buiten het luchthaventerrein bevindt dient er op grond van externe veiligheid een luchthavenbesluit vastgesteld te worden.

4.3 Beperkingengebieden

De beperkingengebieden vormen zich door de bepaling van de L_{den} - en PR-contouren. Door het vergelijken van de oorspronkelijke 47 Bkl-geluidszone met de nieuwe situatie, kan een hernieuwd beperkingengebied opgesteld worden. In figuur 9 blijkt dat de 10^{-6} PR-contour en de 56 dB(A) L_{den} -geluidscontour zich ten zuiden van het heliplatform buiten het huidige beperkingengebied bevinden. Dit heeft als resultaat dat het beperkingengebied verruimd moet worden. Het afwegingengebied, het gebied tussen de 48 dB(A) en 56 dB(A) L_{den} -contouren, komt grotendeels ten zuiden van de luchthaven buiten het beperkingengebied. Dit heeft echter geen directe gevolgen voor mogelijke ontwikkelingen op locaties.



Figuur 9 Vergelijking van het luchthavenbesluit met het huidige beperkingengebied.

4.4 Geur en emissies

In de nationale wetgeving van de luchtkwaliteit dient een project getoetst te worden of deze Niet In Betekende Mate (NIBM) bijdraagt. De voorwaarde hiervoor is opgenomen in het besluit NIBM en luidt als volgt: Het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijnstof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met een toename van maximaal $1,2 \mu g/m^3$ voor zowel PM_{10} als NO_2 . Zodra een van de twee deze maximale waarde ontstijgt, is de bijdrage aan concentratie van een stof mogelijk in betekende mate.

De luchthavens Twente en Rotterdam The Hague Airport hebben bijvoorbeeld een maximale bijdrage van respectievelijk $0,01 \mu g/m^3$ tot $1,16 \mu g/m^3$ voor NO_2 en $0,06 \mu g/m^3$ tot $0,10 \mu g/m^3$ voor PM_{10} aan de jaargemiddelde concentraties (ref. 4 en 5). De jaargemiddelde concentraties van de voorgenomen situatie liggen gezien het aantal bewegingen waarschijnlijk nog onder deze voorbeelden. Hiermee kan geconcludeerd worden dat het resultaat van de voorgenomen situatie ver onder de eis van het NIBM ligt.

Ter indicatie, in de omgeving van luchthaven Ameland bedroeg de achtergrondconcentratie in 2020 zo rond de $7 \mu g/m^3$ voor NO_2 en $14 \mu g/m^3$ voor PM_{10} (ref. 6). Dit betekent dat de achtergrondconcentratie vele malen hoger is dan alleen de bijdrage van de luchtvaart. Hiermee kan dan ook geconcludeerd worden dat de wettelijk gestelde jaargemiddelde grenswaarden van $40 \mu g/m^3$ NO_2 of PM_{10} niet overschreden worden (ref. 7).

4.5 Verkeer en vervoer

De uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen zullen naar verwachting een zeer beperkte verkeersaantrekkende werking tot gevolg hebben in verband met de maatschappelijk georiënteerde functie van de additionele bewegingen. Hierdoor zijn er nauwelijks effecten op het gebied van verkeer en vervoer te verwachten.

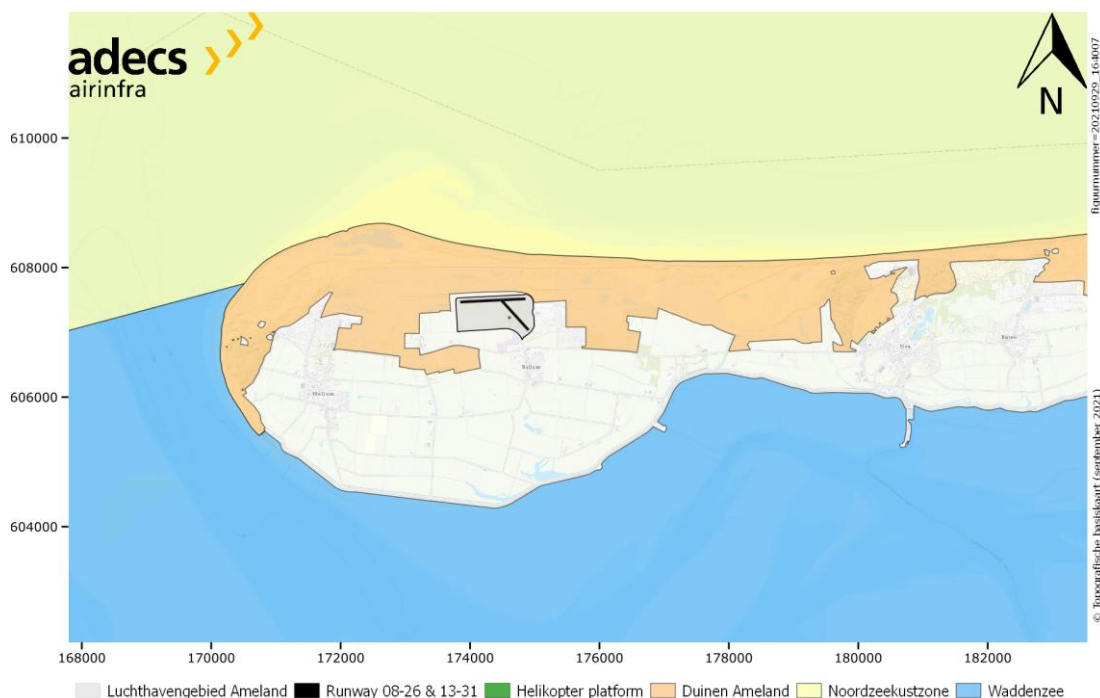
4.6 Beschermde natuur

In dit onderdeel is beoordeeld of de voorgenomen activiteit significante effecten op de beschermde natuur in de omgeving heeft. Voor dit onderdeel is de Wet natuurbescherming van toepassing. In de wet zijn soortenbescherming, gebiedsbescherming en Programma Aanpak Stikstof van toepassing.

De openingstijden van luchthaven Ameland verschillen per periode. Periode 1 beslaat van de laatste zaterdag van maart tot en met de laatste zondag van november. In deze periode is de luchthaven dagelijks open tussen 09.30 uur en 18.00 uur en dient voorafgaande kennisgeving ingediend te worden door de gebruikers. Tussen 18.00 uur en 19.00 is de luchthaven open mits voorafgaande goedkeuring is gegeven door de luchthaven. Periode 2 beslaat de overige maanden buiten periode 1. Tijdens deze periode is de luchthaven dagelijks open tussen 09.30 en 18.00 en dient voor de gehele dag voorafgaande goedkeuring gegeven te worden door de luchthaven. Deze situatie is voor het luchthavenbesluit gelijk aan de omzetting.

Nachtelijk actieve soorten, zoals vleermuizen en nachtvogels, zullen geen (extra) hinder ondervinden van het luchthavenbesluit. Uitsluitend maatschappelijke vluchten hebben indien nodig toestemming voor avond- en nachtbewegingen. Daarnaast worden de nachtelijke vluchten waar operationeel mogelijk uitgevoerd zonder lichten om eventuele hinder verder te verminderen. Dit is uiteindelijk een keuze van de piloot en veiligheid dient nooit in het geding te zijn.

In figuur 10 zijn de Natura 2000-gebieden in de omgeving van de luchthaven gepresenteerd. In het geval van luchthaven Ameland, betreft het drie typen gebieden. Direct gelegen aan de luchthaven zowel ten westen, noorden en oosten bevinden zich de duinen van Ameland; 600 meter ten noorden van luchthaven Ameland bevindt zich de Noordzeekustzone; terwijl de Waddenzee zich bevindt op ruim 2 kilometer ten zuiden en zuidoosten en 3,5 kilometer ten westen.



Figuur 10 Overzicht van de Natura 2000-gebieden in de omgeving van luchthaven Ameland.

Bureau Waardenburg heeft onderzoek gedaan naar versturende effecten van klein vliegverkeer op Natura 2000-gebieden, en heeft voornamelijk gekeken naar het effect op zoogdieren en vogels (ref. 9). Uit dit onderzoek is gebleken dat door het extensieve gebruik op luchthaven Ameland geen noemenswaardige versturende effecten worden veroorzaakt op de Natura 2000-gebieden. Naast het bestaande natuurbeleid zijn geen extra maatregelen nodig.

In verband met de beperkte afstand tot de Natura 2000-gebieden en toename van het aantal helikopterbewegingen wordt er een Natura 2000-toetsing gedaan op de stikstofdepositie. Uit deze toetsing van de stikstofdepositie ten gevolge van het luchthavenbesluitscenario blijkt dat de stikstofdepositie in alle relevante Natura 2000-gebieden in Nederland lager is dan in het bestaand recht. Het jaar 1996 geldt als referentie voor het bestaand recht. Zie de passende beoordeling voor verdere toelichting (ref. 10).

4.7 Activiteiten op luchthaven

Naast de luchtvaart georiënteerde activiteiten, wilt de luchthaven incidenteel kleiduifschieten accommoderen. Conform artikel 2.22 van de wet algemene bepalingen omgevingsrecht is het toelaatbaar om maximaal twaalf keer per jaar activiteiten uit te voeren die meer geluid veroorzaken dan de representatieve situatie.

5 Beoordeling van de milieueffecten

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

De milieugevolgen die voor het luchthavenbesluit voor luchthaven Ameland afgewogen zijn, zijn in tabel 4 opgenomen.

Tabel 4 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	Beperkt	Nee
Externe veiligheid	Beperkt	Nee
Geur	Zeer beperkt	Nee
Emissies	Zeer beperkt	Nee
Verkeer en vervoer	Geen	Nee
Beschermde natuur	Zeer beperkt	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 Ameland geen MER hoeft te worden opgesteld, omdat ten opzichte van de omzetting het gebruik en de indeling van de luchthaven beperkt toenemen.

De eindconclusie is dat, gelet op de kenmerken van de activiteit, de plaats van de activiteit en het potentiële effect van de activiteit, er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn die het opstellen van het MER rechtvaardigen.

6 Referenties

1. *Wijziging van de Omzettingsregelingen luchthaven Ameland en luchthaven Teuge*, IENM/BSK-2012/185703, publicatie Staatscourant nr. 20030, 28 september 2012.
2. Adecs Airinfra (06 mei 2021). *Berekeningsrapportage voor het geluid en externe veiligheid, ten behoeve van het luchthavenbesluit Ameland*. In opdracht van luchthaven Ameland, versie 1.0.
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Besluit burgerluchthavens*, 30 september 2009.
4. Adecs Airinfra (09 juni 2016). *MER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente, Deelonderzoek Luchtkwaliteit*.
5. Adecs Airinfra (14 september 2015). *MER Luchthavenbesluit RTHA, Deelonderzoek Luchtkwaliteit*.
6. Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, *Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland 2020*, website: <http://geodata.rivm.nl/gcn/>, 8 januari 2019.
7. Wijzigingswet Wet milieubeheer, Artikel 5.2, *Bijlage 2 Luchtkwaliteitseisen*, 1 augustus 2009.
8. Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren en het totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens, Regeling burgerluchthavens, Stcrt. 2017 nr. 23795, 11 mei 2017.
9. R. Lensink et al, *Bestaand gebruik kleine luchtvaart en beheerplannen Natura 2000*, Bureau Waardenburg bv in opdracht van IenM, rapport nr. 10-180, 7 februari 2011.
10. Adecs Airinfra Consultants (23 juni 2021). *Berekeningen luchthaven Ameland – Passende beoordeling stikstofdepositie*.

