

## 10

### Besluit van 17 december 2018 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven De Kooy (Luchthavenbesluit De Kooy)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Defensie van 18 oktober 2018, nr. BS2018024134, Directie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Gelet op artikel 10.15 van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 14 november 2018, no. W07.18.0328/II);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Defensie van 7 december 2018, nr. BS2018030700, Directie Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

##### Artikel 1.1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. *commercieel burgerluchtverkeer*: luchthavenluchtverkeer dat plaatsvindt door tussenkomst van de burgerexploitant;
- b. *extramurale opslag of verwerking*: opslag of verwerking anders dan in een volledig afgesloten gebouw;
- c. *gebruiksjaar*: de periode van een jaar die loopt van 1 januari tot en met 31 december;
- d. *recreatief burgerluchtverkeer*: luchthavenluchtverkeer in de vorm van motorsportvliegen of modelvliegen als bedoeld in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens;
- e. *uniforme daglichtperiode*: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;
- f. *vliegtuigbeweging*: start of landing van een vliegtuig van of op de luchthaven;
- g. *wet*: Wet luchtvaart.

## **HOOFDSTUK 2 HET LUCHTHAVENGEBIED EN HET BEPERKINGEN- GEBIED**

### **Artikel 2.1**

1. Het luchthavengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

2. Het beperkingengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 2 bij dit besluit.

3. Het beperkingengebied is samengesteld uit:

a. het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit;

b. het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2, dat als zodanig is aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit;

c. het gebied waarbinnen bepaald grondgebruik of een bestemming binnen de in artikel 3.2.3 aangewezen categorieën niet is toegestaan, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit.

## **HOOFDSTUK 3 BESTEMMING EN GEBRUIK VAN DE GROND**

### *Paragraaf 3.1 Het luchthavengebied*

#### **Artikel 3.1.1**

De gronden die zijn bestemd en worden gebruikt voor het banenstelsel van de luchthaven, de rolbanen, de vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en vliegtuigshelters en de gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven De Kooy, alsmede het platform, de opstelplaatsen, hangars en werkplaatsen voor helikopters en vliegtuigen, de voorrijwegen en parkeerterreinen en het stationsgebouw van de burgerexploitant, zijn als zodanig aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

### *Paragraaf 3.2 Het beperkingengebied*

#### **Artikel 3.2.1**

De artikelen 5 tot en met 14 van het Besluit militaire luchthavens zijn van toepassing ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de gronden zoals aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit. Op deze kaart zijn tevens aangewezen de gebieden behorende bij de waarden van de geluidsbelasting hoger dan 40, 45 en 65 Kosteneenheden.

#### **Artikel 3.2.2**

Artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens is van toepassing ten aanzien van de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, onderscheidenlijk de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem, op de gronden zoals aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit.

### **Artikel 3.2.3**

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare;
- b. natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden;
- c. vishouderijen met extramurale bassins;
- d. extramurale opslag of verwerking van organisch materiaal;
- e. afvalwaterzuiveringsinstallaties.

2. In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 10.17, zesde lid, juncto artikel 8.9 van de wet.

3. De verklaring van geen bezwaar wordt slechts afgegeven indien aan de hand van een door de aanvrager in te dienen fauna-effectstudie kan worden aangetoond dat een grondgebruik of een bestemming niet leidt tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven.

4. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen voorwaarden verbonden worden.

## **HOOFDSTUK 4 GRENSWAARDEN EN REGELS VOOR HET LUCHT-HAVENLUCHTVERKEER**

### *Paragraaf 4.1 Grenswaarde en regels voor het militaire luchtverkeer*

#### **Artikel 4.1.1**

Voor het militaire luchtverkeer geldt de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor militair luchtverkeer, waarvan de geografische ligging is aangewezen op de kaart in bijlage 7 bij dit besluit.

#### **Artikel 4.1.2**

1. De luchthaven is voor militair luchtverkeer geopend op:

a. maandag tot en met donderdag:

1e. in de periode van 1 april tot 1 november van 08.00 uur tot 01.00 uur;

2e. in de periode van 1 november tot 1 april van 08.00 uur tot 23.00 uur;

b. op vrijdag van 08.00 uur tot 16.00 uur.

2. In afwijking van het eerste lid kan gedurende de nachtelijke uren van maandag tot vrijdag 08.00 uur alsmede op zaterdag en zondag tussen 08.00 uur en 22.00 uur door militair luchtverkeer worden gestart en geland ten behoeve van nationale of internationale oefeningen.

3. Buiten de in het eerste lid genoemde openstellingstijden:

a. kan door militair luchtverkeer worden gestart en geland in geval van dringende operationele noodzaak;

b. kan door militaire opsporings- en reddingshelikopters worden gestart en geland.

*Paragraaf 4.2 Grenswaarde en regels voor het commercieel burgerluchtverkeer*

**Artikel 4.2.1**

Voor het commercieel burgerluchtverkeer geldt de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor commercieel burgerluchtverkeer, waarvan de geografische ligging is aangewezen op de kaart in bijlage 8 bij dit besluit.

**Artikel 4.2.2**

1. De luchthaven is voor commercieel burgerluchtverkeer geopend op maandag tot en met vrijdag van 07.00 uur tot 22.00 uur en op zaterdagen, zondagen en nationale en christelijke feestdagen van 07.00 uur tot 11.00 uur en van 14.00 uur tot 20.00 uur.

2. In afwijking van het eerste lid is de luchthaven op tweede Paasdag en tweede Pinksterdag geopend van 07.00 uur tot 12.00 uur en van 14.00 uur tot 20.00 uur alsmede op Koningsdag, Bevrijdingsdag en Hemelvaartsdag van 07.00 uur tot 20.00 uur.

3. In afwijking van het eerste lid kan de commandant van de luchthaven op verzoek van de burgerexploitant de luchthaven incidenteel openstellen.

*Paragraaf 4.3 Grenswaarde en regels voor het recreatief burgerluchtverkeer en burgerluchtverkeer van algemeen maatschappelijk belang*

**Artikel 4.3.1**

Voor het recreatief burgerluchtverkeer, met uitzondering van modelvliegen, geldt als grenswaarde een maximum van 7.500 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

**Artikel 4.3.2**

1. De luchthaven is voor recreatief burgerluchtverkeer geopend binnen de uniforme daglichtperiode, te rekenen vanaf 08.00 uur lokale tijd.

2. De luchthaven is geopend voor het landen en starten van burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient en dat volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet daartoe gerechtigd is, alsmede voor opsporings- en reddingshelikopters.

*Paragraaf 4.4 Afwijking van regels in verband met evenementen*

**Artikel 4.4.1**

1. De commandant van de militaire luchthaven kan ten behoeve van luchthavenluchtverkeer in het kader van een luchtvaartevenement op de luchthaven toestaan dat voor de duur van dat evenement wordt afgeweken van:

a. de dagen, genoemd in artikel 4.1.2, eerste lid, en van het eindtijdstip, genoemd in het eerste lid, onderdeel b, van dat artikel;

b. artikel 4.3.2, met dien verstande dat geen luchthavenluchtverkeer plaatsvindt vóór de aanvang van de uniforme daglichtperiode.

2. Ten behoeve van een evenement als bedoeld in het eerste lid staat de luchthaven binnen de voor het militair luchtverkeer geldende openstellingstijden eveneens open voor burgerluchtverkeer dat onderdeel uitmaakt van het betrokken evenement.

3. Door de commandant van de luchthaven wordt mededeling gedaan aan de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu, bedoeld in artikel 10.25 van de wet, en in lokale bladen van de dagen en uren waarop het luchtvaartevenement plaatsvindt.

## **HOOFDSTUK 5 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 5.1**

Artikel 3.2.3, eerste lid, is niet van toepassing op een grondgebruik of een bestemming voor zover dit gebruik of die bestemming rechtmatig is op de dag voorafgaande aan de dag van inwerkingtreding van dit besluit.

### **Artikel 5.2**

Evaluatie van de milieueffecten van dit luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats op de wijze, omschreven in bijlage 9 behorende bij dit luchthavenbesluit.

### **Artikel 5.3**

Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

### **Artikel 5.4**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

### **Artikel 5.5**

Dit besluit wordt aangehaald als: Luchthavenbesluit De Kooy.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 17 december 2018

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Defensie,  
B. Visser

Uitgegeven de *vierentwintigste* januari 2019

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
F.B.J. Grapperhaus

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

## **Beroep**

Belanghebbenden kunnen tegen het Luchthavenbesluit De Kooy beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen alleen belanghebbenden die over het Ontwerp Luchthavenbesluit De Kooy zienswijzen naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarover geen zienswijze naar voren hebben gebracht, beroep instellen.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken met ingang van de dag na de datum van bekendmaking van het Luchthavenbesluit De Kooy in het Staatsblad. De stukken kunnen digitaal worden geraadpleegd op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl)

Een beroepschrift moet worden ingediend bij:  
De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA Den Haag

Het beroepschrift moet zijn ondertekend en moet tenminste het volgende bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen (beroepsgronden) waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.

## **Gevolgen Crisis- en herstelwet**

Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen beroepsgronden worden ingediend. Voorts kan in afwijking van artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht een niet tot de centrale overheid behorende rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld of een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan geen beroep instellen tegen het Luchthavenbesluit De Kooy.

## **Voorlopige voorziening**

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient ten minste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- de redenen (gronden) van beroep;

- handtekening (het verzoek moet ondertekend zijn);
- een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Voor de behandeling bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van het beroep en voor het verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd. Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

**Legenda**

- Luchthavengebied
- Militair areaal
- Burger areaal

**Luchthavenbesluit  
MVK De Kooy**

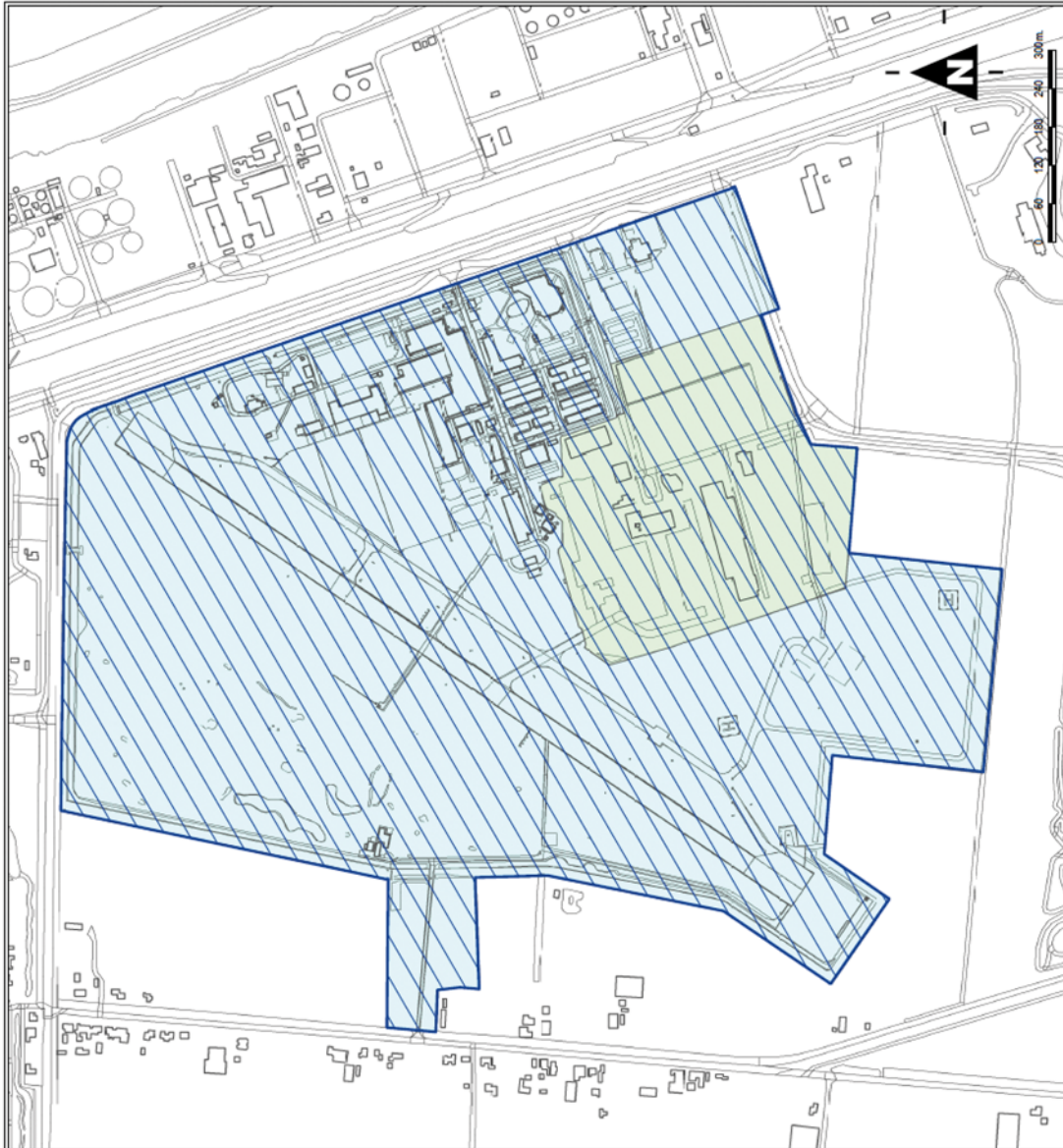
Luchthavengebied

14B46 MVK DE KOOY

Schaal: 1:6000 (A3)  
Datum: 13 september 2017

 **Bijlagebesluit  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksdiplomatie**

Ministerie van Defensie  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksdiplomatie  
Bijlagebesluit 2017 gaat in op 1 september 2017 in werking. Het Ministerie van Defensie aanvaardt de aansprakelijkheid voor de inhoud van de afbeelding. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksdiplomatie aanvaardt de aansprakelijkheid voor de inhoud van de afbeelding.





**Legenda**

- Luchthavengebied
- Beperkingengebied
- Gemeentegrens

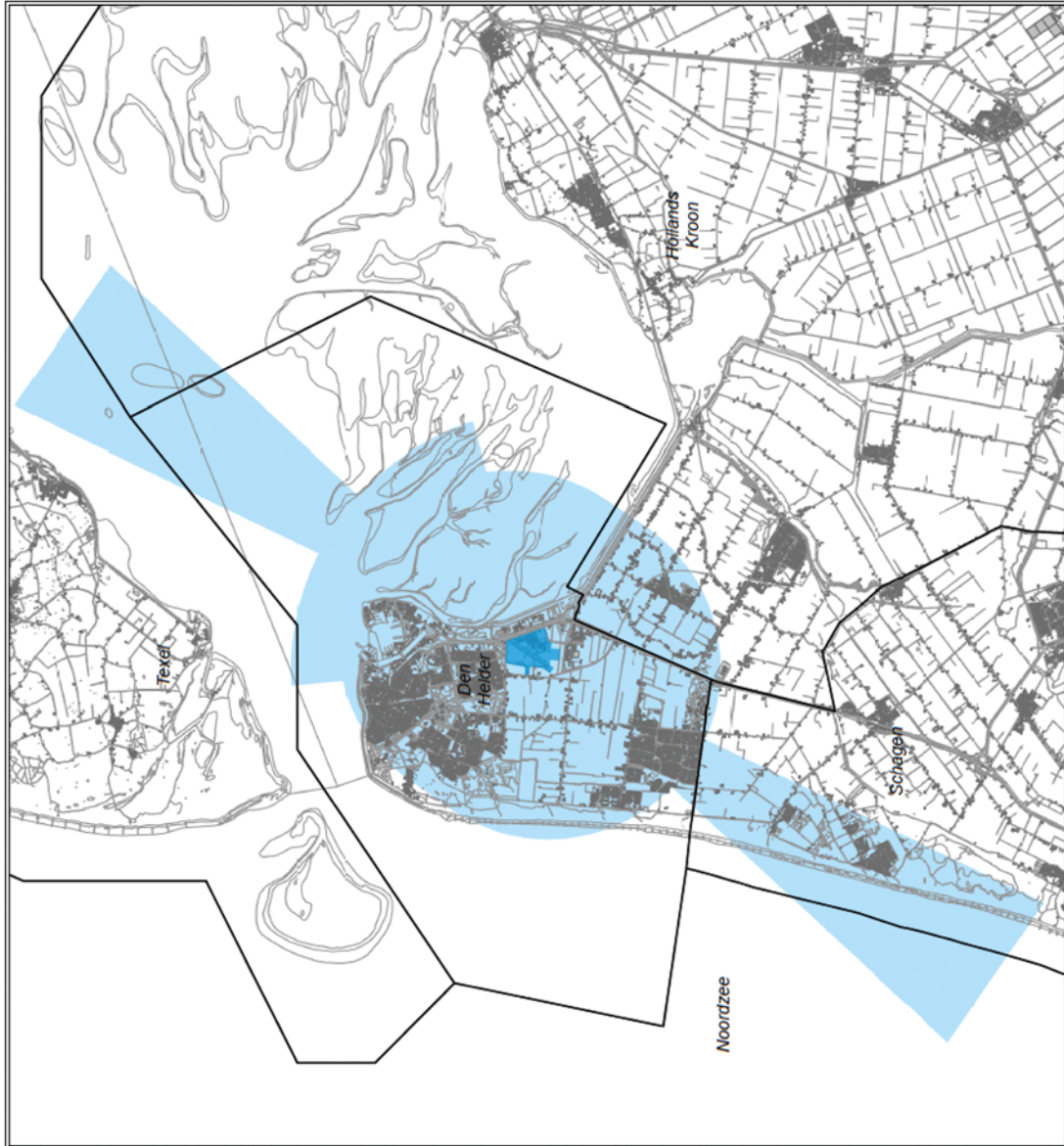
**Luchthavenbesluit  
MVK De Kooy  
Beperkingengebied**

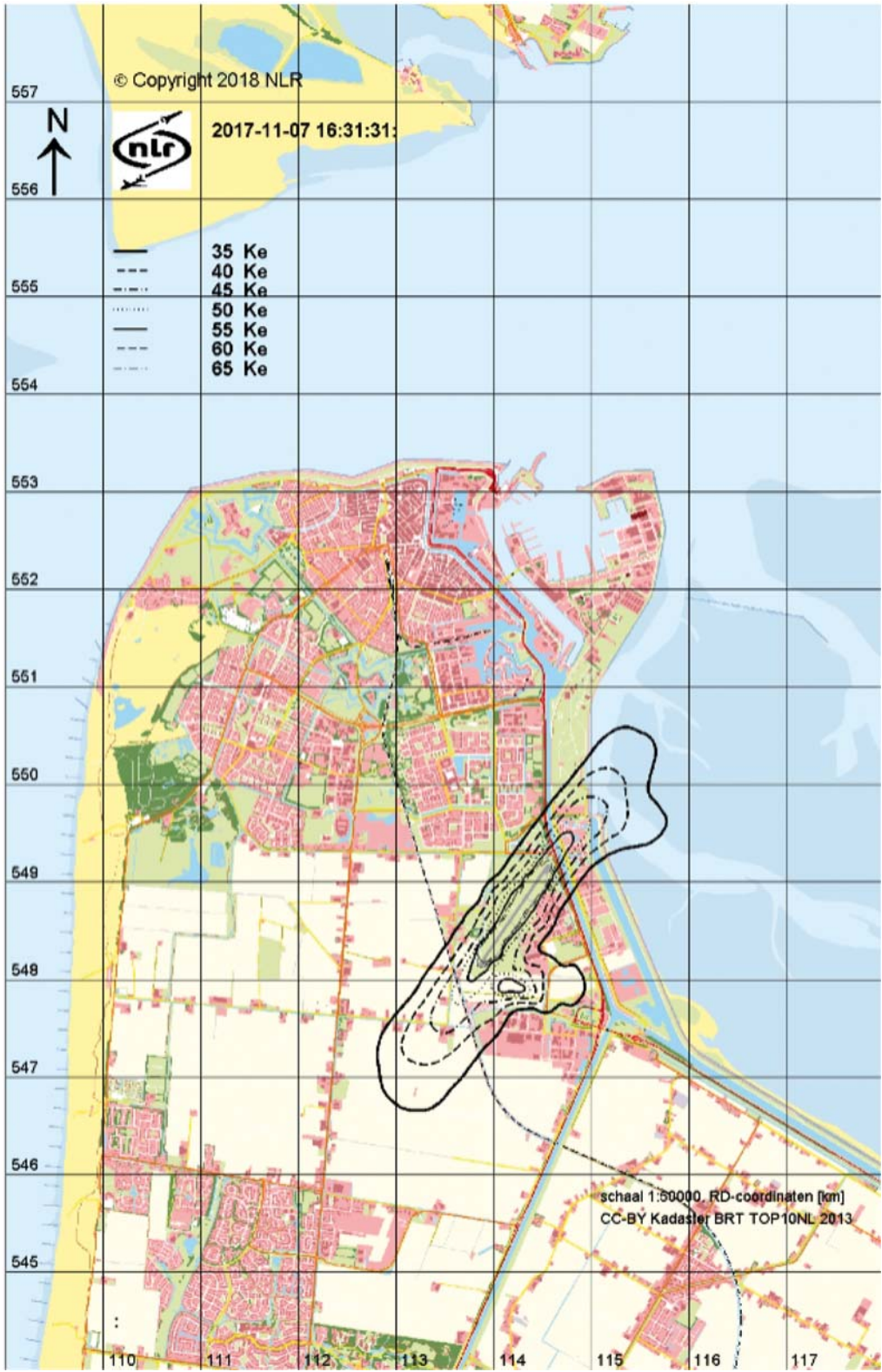
14B46 MVK DE KOOY

Schaal: mv  
(A3)  
Datum: 27 september 2017

  
Rijksvergadering  
Ministerie van Infrastructuur en Watermanagement  
Kennisgeving

De afbeelding is een afbeelding van een kaart die is gemaakt op basis van de kadastrale gegevens van de kadastrale dienst van de gemeente. De afbeelding is niet aansprakelijk voor schade van welke aard ook die voortvloeit uit het gebruik van de afbeelding. De afbeelding is niet bedoeld als een garantie voor de juistheid van de afbeelding. De afbeelding is niet bedoeld als een garantie voor de juistheid van de afbeelding.





**Legenda**

-  Obstacle-free heights in meters t.o.v. NAP
-  Bebouwingsvrije zone
-  Funnel en conical surface
-  Horizontaal vlak
-  Luchthavengebied
-  Gemeentegrens

**Luchthavenbesluit  
MVK De Kooy**

**Obstakelbeheergebied (Funnel en IHCS)**

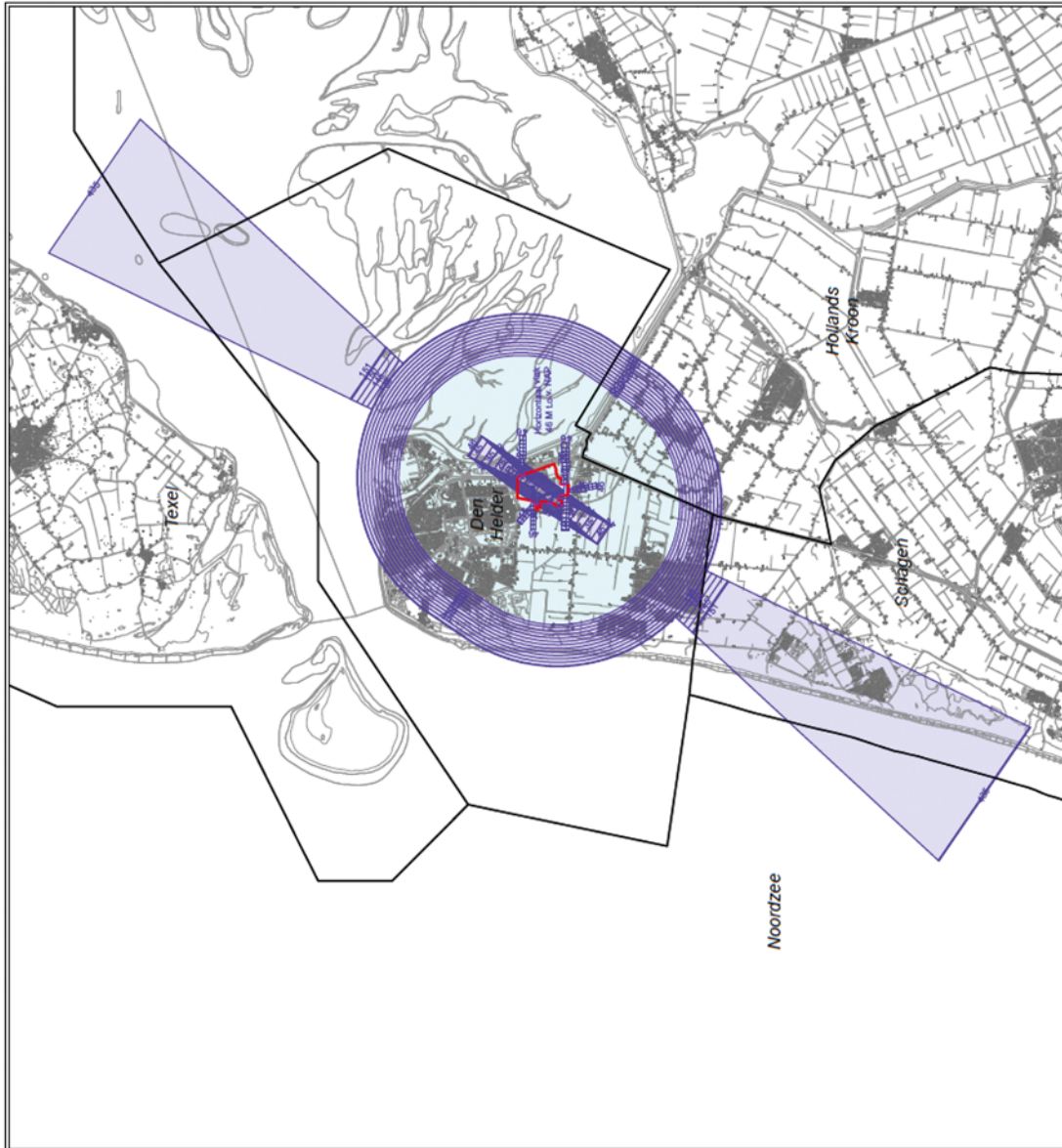
14B46 MVK DE KOOY

Schaal: nvt  
(A3)  
Datum: 27 september 2017



Ministerie van Infrastructuur en Watermanagement  
Rijksvergunningsoverheid  
Ministerie van Infrastructuur en Watermanagement  
Koninginnewaard 1  
2516 CA Den Haag

De afbeelding is een afbeelding van een vliegveld en kan niet worden gebruikt voor commerciële doeleinden. Het is niet toegestaan de afbeelding te kopiëren, verspreiden of openbaar te maken. Het is niet toegestaan de afbeelding te gebruiken voor commerciële doeleinden. Het is niet toegestaan de afbeelding te kopiëren, verspreiden of openbaar te maken. Het is niet toegestaan de afbeelding te gebruiken voor commerciële doeleinden.



**Legenda**

- ILS-verstoringsgebied
- Luchthavengebied
- Gemeentegrens

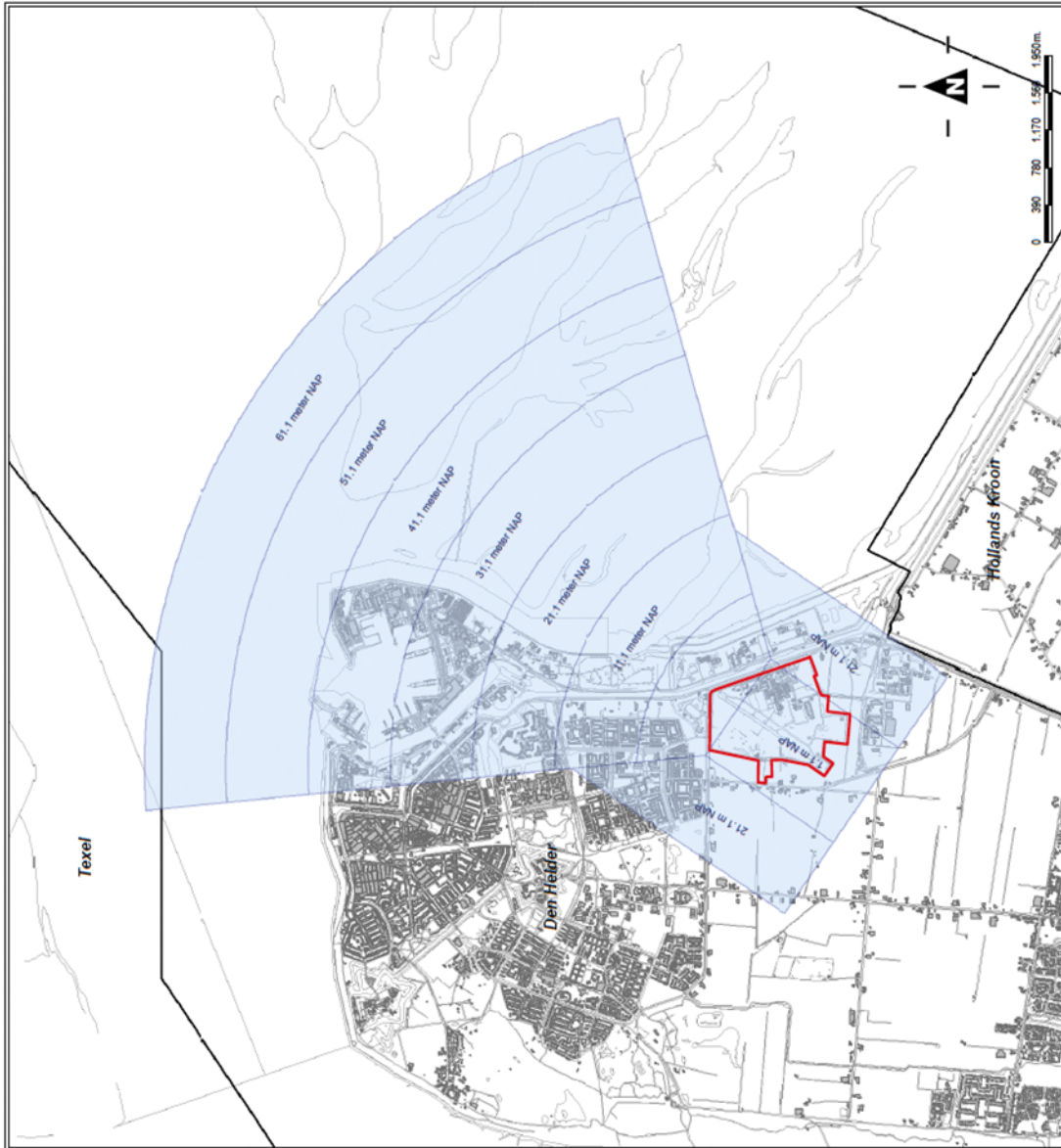
**Luchthavenbesluit  
MVK De Kooy  
ILS-verstoringsgebied**

14B46 MVK DE KOOY  
Schale met  
Datum: 30 mei 2017 (A3)



Ministerie van  
Infrastructuur en  
Watermanagement  
Kennisinstituten

Het verspreidingsgebied van het instrument landingssysteem (ILS) wordt vastgesteld op basis van de metingen van de ILS-gegevens. Het verspreidingsgebied wordt vastgesteld op basis van de metingen van de ILS-gegevens. Het verspreidingsgebied wordt vastgesteld op basis van de metingen van de ILS-gegevens.



**Legenda**

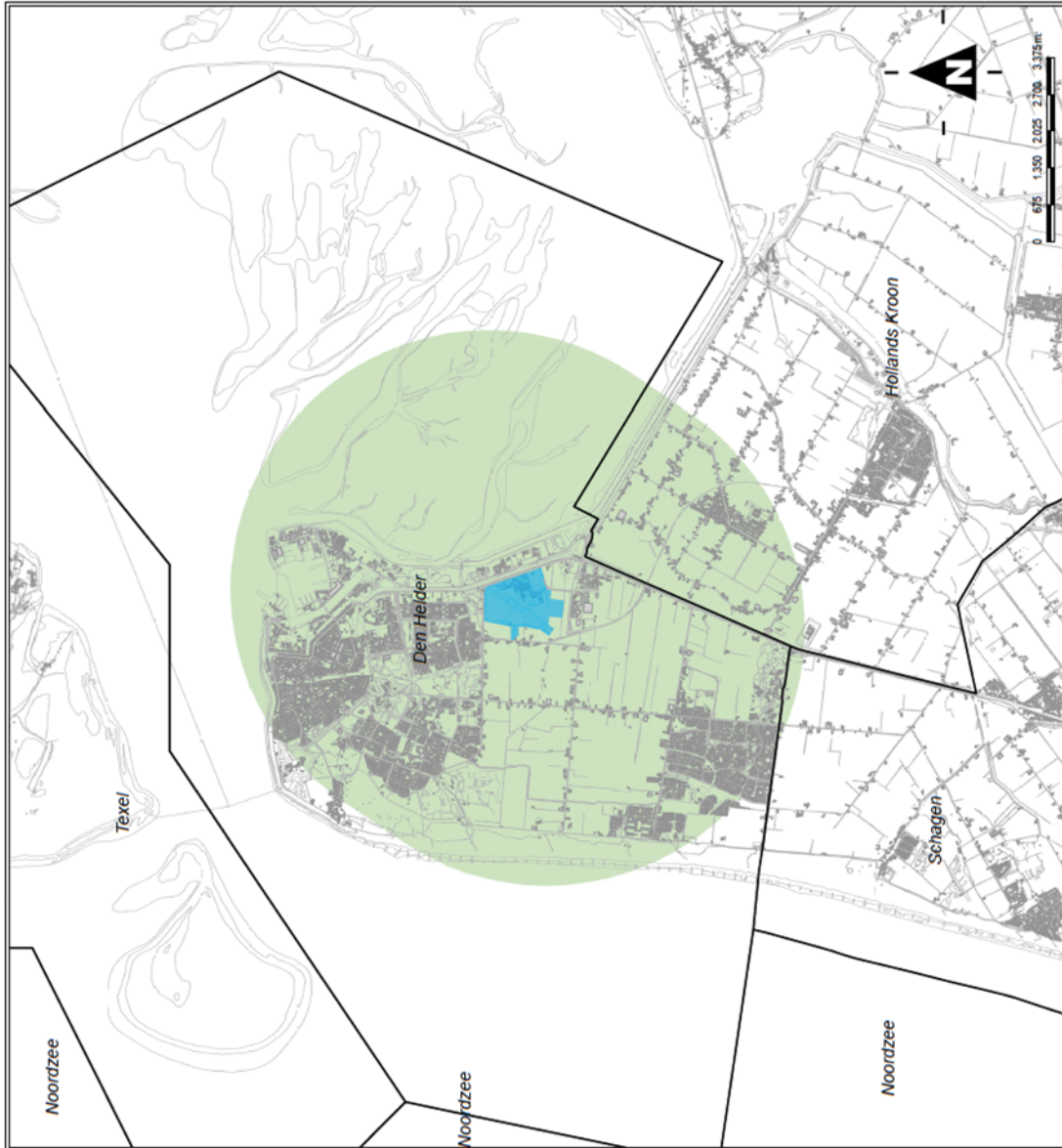
- Luchthavengebied
- Vogelbeheersgebied
- Gemeentegrens

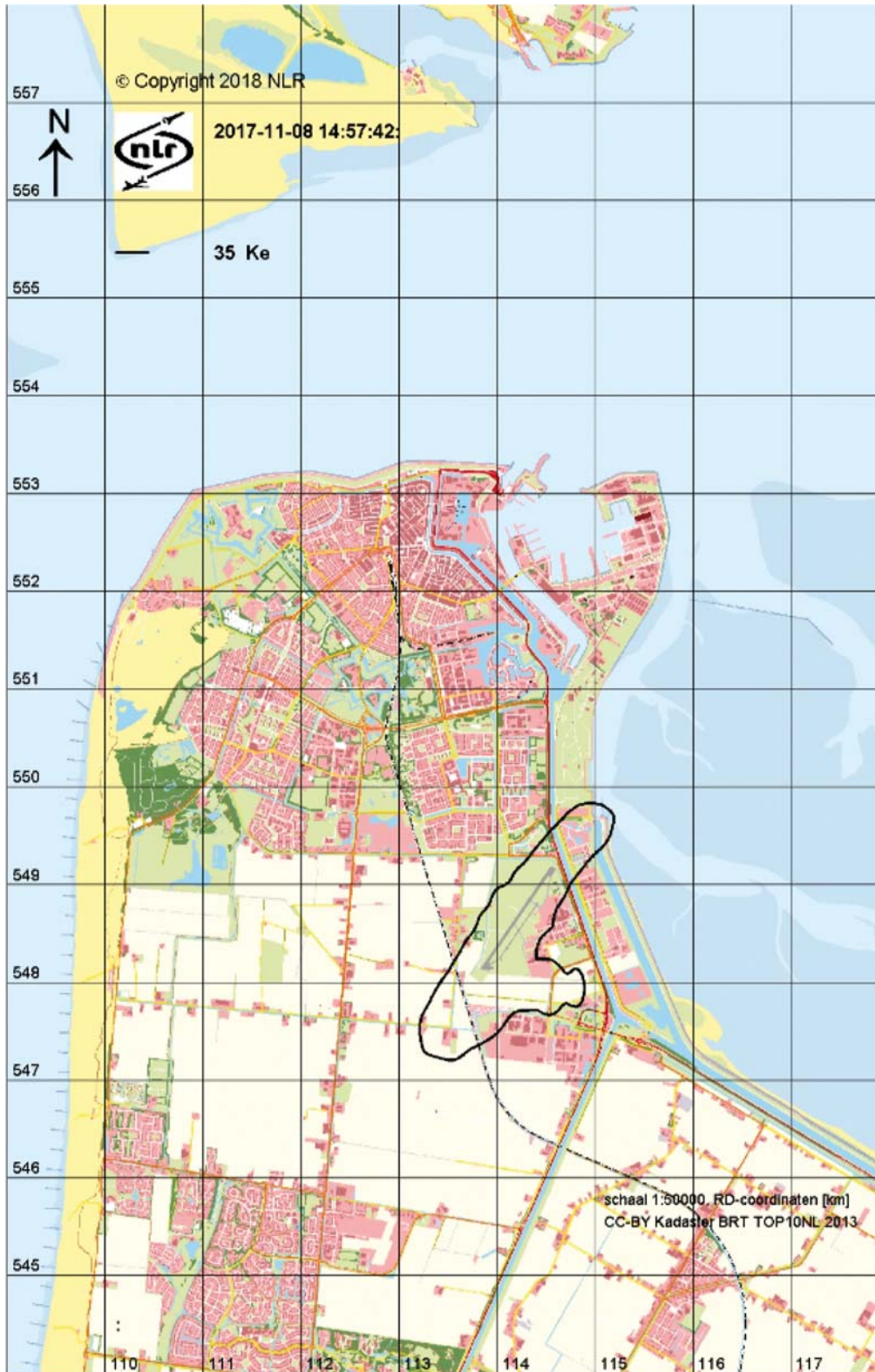
**Luchthavenbesluit  
MVK De Kooy**  
Vogelbeheersgebied

14B46 MVK DE KOOY  
Schaal: mt (A3)  
Datum: 27 september 2017

Rijksvergunningsovername  
Koningrijksdienst

De afbeelding is een afbeelding van een gebied dat is afgeleid uit een bestaande afbeelding. Het is niet mogelijk om de afbeelding te kopiëren of te verspreiden. Het is niet mogelijk om de afbeelding te verspreiden of te kopiëren. Het is niet mogelijk om de afbeelding te verspreiden of te kopiëren.







Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer bepaalt dat de milieugevolgen van een besluit ten behoeve waarvan een Milieueffectrapport is opgesteld, moeten worden geëvalueerd. Deze bepaling geldt ook voor het Luchthavenbesluit De Kooy en is een verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de activiteit op het milieu door het verzamelen van gegevens over de feitelijke ontwikkeling van de milieubelasting van de luchthaven en de omgeving en het toetsen van de prognoses over de effecten van die activiteit in het milieueffectrapport, opdat zo nodig kan worden bijgestuurd.

De evaluatie zal onder de verantwoordelijkheid van het Commando luchtmacht worden uitgevoerd, die over de resultaten daarvan rapporteert aan de Minister van Defensie en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De volgende punten dienen bij de evaluatie in kaart te worden gebracht:

- de bijdrage van het luchtverkeer aan de geluidsbelasting zal dienen te worden vergeleken met de in het MER opgenomen vooronderstelde geluidsbelasting en de in de aanwijzing opgenomen geluidszone;
- externe ontwikkelingen, maar ook nieuwe berekeningsmethodieken c.q. meetmethoden, die relevant zijn voor de gekozen variant.

De volgende aspecten zullen in de evaluatie aan de orde dienen te komen:

- voortschrijdende inzichten en waar mogelijk effecten op het gebied van milieu, inclusief geluidsbelasting, hinderbeleving, externe veiligheid en flora en fauna, in relatie tot de luchthaven en startende en landende vliegtuigen;
- mogelijkheden om hinderbeleving in relatie tot ontwikkelingen in het vliegverkeer te monitoren door aan te sluiten bij de internationale standaard voor het meten van hinderbeleving conform ISO-15666:2002.

De evaluatie zal drie jaren na in werking treden van het besluit en aan de hand van actuele en beschikbare gegevens dienen plaats te vinden.



## NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen	18
1. Inleiding	18
1.1. Wettelijk kader	18
1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit	19
1.3. De procedure van totstandkoming	20
2. Voorgeschiedenis	21
3. Commando luchtstrijdkrachten	22
3.1. Nationale en internationale context	22
3.2. Taken van het Commando luchtstrijdkrachten	23
3.3. Luchthavens	24
3.3.1. Functies van luchthavens	24
3.3.2. Luchthavens en luchtvaartuigen	24
3.3.3. Vliegtuigbewegingen en geluidsruimte	27
3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens	27
3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens	28
4. Gebruik van de luchthaven De Kooy	28
4.1. Inleiding	28
4.2. Militaire vliegtuigbewegingen	28
4.3. Burgervliegtuigbewegingen	29
5. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven De Kooy	31
5.1. Inleiding	31
5.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer	31
5.2.1. De Kooy referentiesituatie	31
5.2.2. De Kooy voorgenomen activiteit	32
5.2.3. De Kooy alternatieven	33
5.3. De in het MER onderzochte milieueffecten	34
5.3.1. Geluidsbelasting	34
5.3.2. Externe veiligheid	39
5.3.3. Luchtkwaliteit	40
5.3.4. Ecologie	42
5.3.5. Grondgebonden geluid	43
5.3.6. Overige aspecten	45
6. Overwegingen en besluit	46
6.1. Inleiding	46
6.2. Overwegingen en besluit	46
7. Handhaving	49
8. Administratieve lasten	49
Toelichting – Artikelsgewijs	51

### Lijst van gebruikte afkortingen

AWACS	Airborne Early Warning and Control System
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BML	Besluit militaire luchthavens
DOB	Deployment Operating Base
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EV	Externe veiligheid
IHCS	Inner Horizontal and Conical Surface
ILS	Instrument landingssysteem
Ke	Kosteneenheid
LOC	Lines of Communication
Lvw	Luchtvaartwet
MDF	Main Defence Force
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure zoals bedoeld in de Wet milieubeheer)
Navo	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden
PM <sub>2,5</sub>	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 2,5 µm
PM <sub>10</sub>	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 10 µm

PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Quick Reaction Alert
SAI	Sea Air Interface
SAR	Search and Rescue
SMT	Structuurschema Militaire Terreinen
Stb.	Staatsblad
Stcrt.	Staatscourant
TRG	Totaal Risico Gewicht
VOS	Vluchtige organische stoffen (zoals benzeen)

## **Algemeen**

Deze toelichting bestaat uit een algemeen deel en een artikelsgewijze toelichting. In het algemene deel wordt in de hoofdstukken 1 en 2 allereerst ingegaan op het wettelijk kader en de voorgeschiedenis van dit luchthavenbesluit. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de taken van het Commando luchtstrijdkrachten als onderdeel van de krijgsmacht en de daarvoor beschikbare luchthavens en luchtvaartuigen. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke rol de luchthaven De Kooy speelt en welke taken aan de luchthaven De Kooy zijn toebedeeld. Hoofdstuk 4 bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven De Kooy en de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de benodigde geluidsruimte om de aan de luchthaven De Kooy toebedeelde militaire taken te kunnen uitoefenen. Hoofdstuk 4 bevat ook de onderbouwing van het burgermedegebruik van de luchthaven. Hoofdstuk 5 bevat de bespreking van het milieueffectrapport. In hoofdstuk 6 worden de overwegingen weergegeven die aan dit luchthavenbesluit ten grondslag liggen. Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de handhaving. Hoofdstuk 8 betreft de administratieve lasten. Ten slotte volgt een artikelsgewijze toelichting.

## **1. Inleiding**

Het Luchthavenbesluit De Kooy geeft uitvoering aan de Wet luchtvaart zoals die is komen te luiden bij de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561). Bij die wijzigingswet is de wettelijke regeling van luchthavens overgebracht van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart en op nieuwe juridische leest geschoeid. In dat kader is de ministeriële aanwijzing als luchtvaartterrein vervangen door een luchthavenbesluit op het niveau van algemene maatregel van bestuur en is de ontheffingsmogelijkheid voor burgermedegebruik vervangen door een vergunningstelsel voor medegebruik dat aansluit op de behoeften van de medegebruiker. De overgang van het regime van de Luchtvaartwet naar dat van de Wet luchtvaart brengt mee dat alle aanwijzingen van militaire luchtvaartterreinen worden vervangen door luchthavenbesluiten.

Het onderhavige luchthavenbesluit legt de gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven De Kooy in één besluit vast en bevat de ruimtelijke beperkingen die daarmee samenhangen. Het vervangt het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein De Kooy van 31 maart 1961 (Stcrt. 1961, 59) en het besluit van 5 juni 1992, nummer MG92058762, waarmee de toenmalige Staatssecretaris van Defensie rond de luchthaven de geluidszone op grond van de Luchtvaartwet heeft vastgesteld.

### *1.1. Wettelijk kader*

Het luchtvaartterrein van de vliegbasis De Kooy is destijds op basis van de Luchtvaartwet door de Minister van Defensie aangewezen bij het hiervoor genoemde besluit van 31 maart 1961. Nadien is tevens de

geluidszone, als weergave van de geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen, vastgesteld.

Burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein werd mogelijk gemaakt door middel van ontheffingen op grond van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet.

In 2008 is de hiervoor genoemde wijziging van de Wet luchtvaart tot stand gekomen in welk kader de regeling van luchtvaartterreinen in de Luchtvaartwet is vervangen door een nieuw juridisch kader voor luchthavens in de Wet luchtvaart.

Onder het regime van de Wet luchtvaart vindt het onderhavige Luchthavenbesluit De Kooy zijn basis in artikel 10.15, eerste lid, van die wet. Artikel 10.27 van die wet biedt de wettelijke basis voor burgermedegebruik van de militaire luchthaven De Kooy, hetgeen in het luchthavenbesluit uitwerking krijgt in de vorm van grenswaarden (gebruiksmogelijkheden) en openstellingstijden voor het commercieel en recreatief burgerluchtverkeer.

Op basis van artikel 10.12 is het Besluit militaire luchthavens (BML) vastgesteld. Het BML bevat in het bijzonder:

- uniforme grenswaarden voor de geluidsbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen voor militaire luchthavens met een luchthavenbesluit; het gebied behorende bij de grenswaarde bepaalt de geluidszone;
- regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer; het gebied behorende bij de regels bepaalt het obstakelbeheergebied.

In het luchthavenbesluit komen deze grenswaarden en regels terug in de vorm van de diverse onderdelen van het beperkingengebied. Daarnaast bevat het BML gedragsregels met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthavens door burgerluchtverkeer, waaronder recreatief burgerluchtverkeer.

De Wet luchtvaart en de Wet ruimtelijke ordening bevatten regels voor een vanuit geluidhinder en veiligheid duurzame ruimtelijke inpassing van een luchthaven in zijn (gebouwde) omgeving. In het luchthavenbesluit wordt deze ruimtelijke inpassing integraal én direct geregeld voor het luchthaven- en het beperkingengebied.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening bevatten regels die gemeenten verplichten bij de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan of een beheersverordening rekening te houden met de aanwezigheid van de militaire luchthaven, de geluidszone en het obstakelbeheergebied. Voor het gebied dat ligt binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, waarvoor geen bestemmingsplan geldt dat, of beheersverordening geldt die, in overeenstemming is met het luchthavenbesluit, geldt het besluit als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het besluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt.

In het vervolg van deze toelichting zal de Wet luchtvaart worden aangeduid met «de wet» en het Luchthavenbesluit De Kooy met «het besluit».

### *1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit*

Op grond van artikel 10.15 van de wet worden in het besluit het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het

gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven (artikel 10.16, tweede lid, van de wet). Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de geluidsbelasting en de vliegveiligheid in verband met de nabijheid van de luchthaven (artikel 10.17, derde lid, van de wet). Het besluit bevat tevens grenswaarden voor geluidsbelasting en regels voor het luchtverkeer. Aan de hier genoemde wettelijke bepalingen is in het besluit als volgt invulling gegeven.

De vaststelling van het luchthavengebied en het beperkingengebied is opgenomen in hoofdstuk 2 van het besluit. Op kaarten in de bijlagen bij het besluit zijn deze gebieden aangewezen. Het beperkingengebied is samengesteld uit de geluidszone, het obstakelbeheergebied en het vogelbeheersgebied.

In hoofdstuk 3 van het besluit zijn de regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied opgenomen. De regels voor het beperkingengebied kennen verschillende regimes die gelden voor de gronden die op de desbetreffende kaarten zijn aangewezen.

Hoofdstuk 4 van dit besluit bevat grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer en hoofdstuk 5 tenslotte bevat de overgangs- en slotbepalingen.

De kaarten voor het vaststellen van de gebieden worden ingevolge artikel 8.5 van de wet gemaakt op een schaal die zich niet leent voor opname in het besluit zelf, als gevolg waarvan in het besluit en de publicatie daarvan in het Staatsblad noodzakelijkerwijs een kleinere kaart wordt opgenomen. De wettelijk voorgeschreven kaarten kunnen evenwel desgewenst worden ingezien bij het Ministerie van Defensie in Den Haag.

### *1.3. De procedure van totstandkoming*

Met ingang van 1 november 2009 is de in de Luchtvaartwet opgenomen procedure voor aanwijzing van luchtvaartterreinen vervangen door de in de Wet luchtvaart neergelegde procedure waarbij een luchthaven tot stand komt via een zogenaamd luchthavenbesluit. Het Luchthavenbesluit De Kooy wordt op grond van artikel 10.15 van de wet vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur.

Gezien het burgermedegebruik van de luchthaven De Kooy is in het kader van de totstandkoming van het Luchthavenbesluit De Kooy met toepassing van de uitgebreide m.e.r.-procedure van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer het milieueffectrapport militaire luchthaven De Kooy (MER) opgesteld.

De m.e.r.-procedure is begin november 2014 ingezet met de publicatie van de concept-Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport militaire luchthaven De Kooy (Stcrt. 2014, 31644). De Notitie heeft ter inzage gelegen van 4 november 2014 tot en met 3 december 2014. Er is advies gevraagd aan wettelijke adviseurs van de Commissie voor de milieueffectrapportage en de ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Daarnaast is een reactie gevraagd van de besturen van de provincie Noord-Holland, het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en van de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 11 november 2014 een bezoek gebracht aan de luchthaven en op 4 december 2014 advies op de concept-Notitie Reikwijdte en detailniveau gegeven (Commissie voor de m.e.r., 2014).

De Notitie Reikwijdte en detailniveau is op 15 juli 2015 vastgesteld door het bevoegd gezag. De definitieve notitie is samen met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en de reactie op de uitgebrachte zienswijzen en adviezen bekend gemaakt op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl). Het opstellen van het MER militaire luchthaven De Kooy is begin 2015 gestart, parallel aan het verwerken van de op de notitie uitgebrachte zienswijzen.

In hoofdstuk 5 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het MER.

Medio 2017 is het milieueffectrapport opgeleverd. Het ambtelijk en bestuurlijk overleg met de betrokken provincie en de betrokken gemeenten is eind september afgerond. Op 19 september 2017 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport uitgebracht. Naar aanleiding van het advies van de Commissie is het rapport op een aantal aspecten aangevuld en zijn enkele gesignaleerde onduidelijkheden verhelderd. De definitieve MER is in december 2017 opgeleverd.

Daarna is het ontwerpbesluit, samen met het MER militaire luchthaven De Kooy, met ingang van 22 december 2017 volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, vervat in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, ter inzage gelegd (Stcrt. 2017,73302). Het MER en het ontwerpbesluit zijn tevens aangeboden aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) Maritiem Vliegveld De Kooy en bekend gemaakt op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl). Er zijn in totaal 7 zienswijzen ontvangen, die zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp-luchthavenbesluit. De COVM heeft laten weten geen advies uit te brengen.

## **2. Voorgeschiedenis**

Al vele decennia vindt er luchtvaart plaats op de locatie De Kooy. Dit betreft vliegtuigbewegingen door de militaire luchtvaart, vliegtuigbewegingen door de commerciële burgerluchtvaart en in beperkte mate door niet-commerciële burgerluchtvaart.

De militaire luchthaven De Kooy (het Maritiem Vliegveld De Kooy) is op de huidige locatie door de Minister van Defensie aangewezen bij besluit van 31 maart 1961 (Stcrt. 1961, 59). De aanwijzing is gewijzigd bij beschikking van 18 oktober 2002 (Stcrt. 2002, 206).

In 1985 is het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) vastgesteld. In het SMT is bepaald dat het Maritiem Vliegveld De Kooy, tezamen met de andere militaire vliegvelden in Nederland, op de bestaande locatie wordt gehandhaafd. Als beleid is aangegeven dat het Marinevliegveld permanent is belegd met helikopters en dat bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk is. Voorts vindt permanent burgermedegebruik plaats, alsmede motorsportvliegen in clubverband. De geluidszone van het Maritiem Vliegveld De Kooy is in het eerste SMT ter informatie opgenomen. Op basis van deze geluidszone is in de jaren negentig een programma voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen uitgevoerd.

Het SMT is in 2005 opgevolgd door het SMT-2. De behoefte aan het Marinevliegveld De Kooy is hierin herbevestigd.

De geluidszone werd vastgesteld bij besluit van de toenmalige Staatssecretaris van Defensie van 5 juni 1992, nummer MG92058762. Het obstakelbeheergebied komt overeen met wat is opgenomen in het SMT-2 en de nadere beleidsbrief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006.

In de jaren daarna zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in de functies en taken van militaire luchtvaartterreinen. Deze wijzigingen waren met name een gevolg van gewijzigde militair operationele inzichten, herverdeling van militaire eenheden, invoering van nieuwe vliegtuigtypes en van financiële bezuinigingen. De ontwikkelingen hebben niet geleid tot essentiële wijzigingen in de functies en het gebruik van het Maritiem Vliegveld De Kooy.

De beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis: een kleinere krijgsmacht in een onrustige wereld* van 8 april 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 32 733, nr. 1), de nota *In het belang van Nederland* van 17 september 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 33 763, nr. 1) en de aanvulling van 25 oktober 2013 (33 763, nr. 7) hebben geen wezenlijke veranderingen gebracht in de functies en taken van dit Marinevliegveld.

Op 12 oktober 2011 is een intentieovereenkomst gesloten tussen het Ministerie van Financiën, het Ministerie van Defensie, het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder en de Luchthaven Den Helder B.V. om een groei naar 27.000 burger vliegtuigbewegingen per jaar mogelijk te maken. Deze mogelijkheid is per 1 september 2014 gerealiseerd (Stcrt. 2014, 24709).

### **3. Commando luchtstrijdkrachten**

#### *3.1. Nationale en internationale context*

Het optreden van luchtstrijdkrachten vindt zowel in nationaal als internationaal verband plaats.

Het Commando luchtstrijdkrachten heeft tot primaire taak om in Navo-verband het nationale luchtruim te bewaken, aanvallen te detecteren en op te treden tegen agressie. Met een beroep op artikel 5 van het Navo-verdrag kunnen Nederlandse luchtmachteenheden ook worden ingezet bij een gewapende aanval tegen een of meer Navo-bondgenoten door op te treden op de wijze die de Navo nodig oordeelt, met inbegrip van het gebruik van gewapend geweld om de veiligheid van het Noord-Atlantische gebied te herstellen en te handhaven.

De vereiste hoge kwaliteit van het optreden in het brede spectrum van taken staat centraal bij het opleiden en trainen, zowel in nationaal als internationaal verband en zowel binnen als buiten de Nederlandse landsgrenzen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met onverwachte wendingen in de nationale en internationale veiligheidssituatie. De bedrijfsvoering van het Commando luchtstrijdkrachten is erop gericht met een minimale belasting de vereiste inzetgereedheid van de luchtstrijdkrachten te genereren en te borgen. De ontwikkelingen in de veiligheidssituatie aan de randen van Europa hebben gevolgen voor de capaciteiten, taken en taakuitvoering van Defensie. Omdat de gevolgen onberekenbaar zijn, is het van belang in de ontwikkeling van het vastgoed ruimte te houden voor nieuw beleid. Dit geldt onverminderd voor de militaire vliegbases, die in de toekomst nieuwe rollen moeten kunnen vervullen in de uitvoering van verdedigingsoperaties.

Het dagelijkse opereren op de Nederlandse militaire vliegbases vindt plaats binnen de kaders van nationale wet- en regelgeving. Daarnaast hanteert het Commando luchtstrijdkrachten normen en standaarden die in Navo-verband zijn gedefinieerd. Dit geheel bepaalt de context voor de bedrijfsvoering op de militaire vliegbases en de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan het opleiden en trainen van personeel, de inzetbaarheid van militair materieel en de beschikbaarheid van infrastructurele faciliteiten.

### 3.2 Taken van het Commando luchtstrijdkrachten

De hiervoor genoemde taak in Navo-verband wordt aangeduid als *Main Defence Force* (MDF). Ten behoeve van deze taak beschikt het Commando luchtstrijdkrachten over een stelsel van vliegbases, (primaire) radarstations, verbonden met een eigen luchtverkeersleiding en gevechtsleidingcentrum, jacht- en transportvliegtuigen, helikopters en geleide wapens.

De MDF-taak houdt ook in dat de Navo-landen een collectief vermogen ontwikkelen en handhaven om agressie te weerstaan en elkaar hierbij hulp verlenen (artikel 3 van het Navo-verdrag). Om dit te verwezenlijken dienen de Navo-landen gezamenlijk te oefenen en dienen de Nederlandse militaire luchthavens te worden opengesteld voor bondgenootschappelijk medegebruik. Het gaat hierbij onder andere om medegebruik door jachtvliegtuigen, helikopters, AWACS-vliegtuigen en transportvliegtuigen. De MDF-taak is een hoofdtaak van het Commando luchtstrijdkrachten en het hiervoor ter beschikking staande militaire complex kan worden beschouwd als de »ruggengraat» van het Commando luchtstrijdkrachten.

Naast de MDF-taak is de Nederlandse krijgsmacht zich sinds de val van de Muur meer gaan richten op het multinational expeditionair optreden ver buiten het Navo-grondgebied. Voor het Commando luchtstrijdkrachten betekende dit een uitbreiding van taken, in de eerste plaats in de vorm van ondersteuning met helikopters van het luchtmobiel optreden. Hiervoor is het Defensie Helikopter Commando (DHC) op de vliegbasis Gilze-Rijen geformeerd. Daarnaast heeft het commando ook een luchttransporttaak op de vliegbasis Eindhoven. Hiervoor is een luchttransportvloot beschikbaar. Ook de jachtvliegtuigsquadrons worden naast hun MDF-taak ingezet voor expeditionair optreden. Dit heeft geleid tot veranderingen in de operationele voorbereiding en het hiervoor benodigde oefenprogramma. Een belangrijk aspect van het expeditionair optreden is het snel kunnen verplaatsen van squadrons naar inzetgebieden. Hieraan worden binnen de Navo specifieke eisen gesteld. Deze eisen worden aangeduid als Reaction Force, Augmentation Force en High Readiness Forces.

In het kader van de MDF-taak, maar ook voor expeditionair optreden van de Navo, kan Nederland door de Navo worden gevraagd vliegbases beschikbaar te stellen voor internationale oefeningen of operaties, ook als Nederland daar zelf niet aan deelneemt. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het beschikbaar stellen van Nederlandse vliegbases voor transporten van het Amerikaanse continent naar het inzetgebied en vice versa. Vliegbases kunnen enerzijds fungeren als tussenstop voor strategische luchttransporten. Deze taak wordt aangeduid met Lines of Communication (LOC). Anderzijds kunnen Nederlandse vliegbases in verband met de strategische ligging en de aanwezigheid van de Rotterdamse en Antwerpse haven ook een taak als Sea Air Interface (SAI) hebben. Hierbij worden militaire goederen per schip vervoerd om vervolgens door middel van luchttransport naar de plaats van bestemming te worden gebracht of van hieruit te worden ingevlogen.

Op het gebied van opleidingen verzorgt het Commando luchtstrijdkrachten de Elementaire en de Voortgezette Militaire Vlieger Opleiding, de Vlieger Instructeurs Opleiding, de Fighter Weapons Instructor Course en de Helicopter Weapons Instructor Course.

Het onderhoud aan de vliegtuigen en helikopters van Defensie wordt voor zover dat niet op de eigen thuisbasis plaatsvindt, uitgevoerd op de vliegbasis Woensdrecht.

Naast de hiervoor aangegeven militaire taken heeft het Commando luchtstrijdkrachten ook een aantal civiele taken. Het betreft het verlenen van internationale noodhulp, bijvoorbeeld in de vorm van transportvliegtuigen, Search and Rescue-taken (SAR), kustwachttaken vanaf het Maritiem Vliegkamp De Kooy en Schiphol en brandbestrijding en militaire bijstand bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen vanaf alle militaire vliegvelden.

De aan het Commando luchtstrijdkrachten toegekende militaire taken zijn leidend voor haar omvang en samenstelling. Het bepaalt het aantal vliegers en de middelen zoals vliegtuigen en luchthavens. De opleidings- en trainingseisen van de vliegers zijn bepalend voor het jaarlijks oefenprogramma dat voor iedere vlieger-vliegtuigcombinatie is vastgesteld. Hieruit resulteert de jaarlijkse behoefte aan vliegers en vliegtuigbewegingen, die in Nederland op de militaire vliegbases moeten kunnen worden uitgevoerd. Aan deze behoefte aan vliegtuigbewegingen dienen te worden toegevoegd de vliegtuigbewegingen die voor bondgenootschappelijk medegebruik voortvloeien uit internationale verplichtingen en die het gevolg zijn van afspraken over het wederkerig gebruik van faciliteiten tussen bondgenoten.

### 3.3 Luchthavens

#### 3.3.1 Functies van luchthavens

Ten behoeve van de uitvoering van zijn taken heeft het Commando luchtstrijdkrachten de beschikking over luchthavens en luchtvaartuigen. Een luchthaven kan diverse functies hebben:

- Thuisbasis (Main Operating Base (MOB)): thuisbasis voor een bepaalde soort luchtvaartuigen;
- Deployable Operating Base (DOB): militair vliegveld waar infrastructuur aanwezig is om voor langere tijd een (nationale of internationale) jachtvliegeenheid te laten opereren;
- Oefenveld: een andere basis dan de thuisbasis, waar in het kader van het oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) worden gemaakt;
- Uitwijkhaven: luchthaven waarvan gebruik kan worden gemaakt wanneer door onvoorzienbare en doorgaans kortstondige omstandigheden (bijv. slecht weer) de thuisbasis niet meer te gebruiken is;
- Overloopveld: luchthaven waarvan gebruik kan worden gemaakt om het deel van de vliegtuigbewegingen die de thuisbasis niet zelf kan faciliteren, op te vangen;
- Reserveveld: luchthaven waarvan gebruik kan worden gemaakt voor een planbare periode dat een thuisbasis niet toegankelijk is voor luchtverkeer (bijv. wegens groot baanonderhoud);
- Returnveld: luchthaven waar vliegtuigen worden geplaatst die terugkeren van plaatsing buiten Nederland.

#### 3.3.2 Luchthavens en luchtvaartuigen

##### Vliegbasis Leeuwarden

Leeuwarden is de thuisbasis voor één squadron F-16's. Met de invoering van de F-35 vanaf 2019 zal een F-35 squadron jachtvliegtuigen vanaf Leeuwarden opereren. De vliegbasis verzorgt (inter)nationale opleidingen en trainingen, zoals Frisian Flag en de Fighter Weapon Instructor Course. De vliegbasis heeft afwisselend met vliegbasis Volkel de verplichting om twee jachtvliegtuigen gereed te hebben staan ten behoeve van de Quick Reaction Alert Intercept (QRA) in het kader van de bescherming van het Nederlandse en Navo-luchtruim. Leeuwarden



accommodeert de helft van de vliegtuigbewegingen behorende bij de returnveldfunctie van de vliegbasis Volkel. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen en kan fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het algemeen maatschappelijk belang (o.a. patiëntenvervoer door de ANWB) plaats.

#### Vliegbasis Volkel

Volkel fungeert als thuisbasis voor twee squadrons F-16's en is returnveld voor de opleidingseenheid van 10 F-16's in de Verenigde Staten. De helft van de aan de returnveldfunctie verbonden vliegtuigbewegingen wordt uitgevoerd op de vliegbasis Volkel, de andere helft op de vliegbasis Leeuwarden. De vliegbasis heeft afwisselend met de vliegbasis Leeuwarden de verplichting om twee jachtvliegtuigen gereed te houden ten behoeve van QRA. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen en kan fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het algemeen maatschappelijk belang plaats. Na de invoering van de F-35, op Volkel vanaf 2021, wordt dit de tweede luchthaven ten behoeve van deze jachtvliegtuigen.

#### Vliegbasis Gilze-Rijen

Gilze-Rijen is de thuisbasis van het Defensie Helikopter Commando (DHC) en huisvest gevechtshelikopters (Apaches), middelzware transporthelikopters (Chinooks) en lichte transporthelikopters (Cougars). De vliegbasis kan fungeren als oefenveld (met name voor NH-90 helikopters), uitwijkhaven en overloopveld. Tevens kan de vliegbasis vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen. De vliegbasis is het returnveld voor de acht Apaches en vier Chinook helikopters die op dit moment ten behoeve van opleidingen en trainingen in de Verenigde Staten op Fort Hood zijn gestationeerd. Op de vliegbasis vinden bondgenootschappelijk medegebruik, waaronder de genoemde SAI-taak, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats. Tenslotte dient de vliegbasis als reserveveld voor jachtvliegtuigen indien één van de thuisbases voor langere tijd niet beschikbaar is voor de eigen vliegtuigen.

#### Maritiem Vliegkamp De Kooy

De Kooy is de thuisbasis voor de NH-90-helikoptervloot en kan als uitwijkhaven en oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen voor onder andere strategisch luchttransport en helikopters van andere vliegbases. Op De Kooy vinden bondgenootschappelijk medegebruik en burgermedegebruik plaats, waaronder commercieel medegebruik voor de offshore-industrie door tussenkomst van Den Helder Airport. Daarnaast vinden vluchten plaats in het kader van algemeen maatschappelijk belang. De Search and Rescue-taak die vanaf De Kooy wordt uitgevoerd is voor 5 jaar uitbesteed aan een civiele operator. Op De Kooy zullen tevens zowel door Defensie als door Den Helder Airport activiteiten met onbemande luchtvaartuigen (drones) worden ontplooid.

#### Militaire Luchthaven Deelen

Deelen is geen thuisbasis van vliegende eenheden, maar fungeert als oefenveld voor het DHC en als opstappunt voor 11 Luchtmobiele brigade vanuit de nabij gelegen Oranjekazerne in Schaarsbergen. Daarnaast is

Deelen uitwijkhaven en overloopveld voor helikopters. Er vindt burgermedegebruik plaats en er kunnen vluchten plaatsvinden in het kader van bondgenootschappelijk medegebruik en algemeen maatschappelijk belang.

#### Vliegbasis Eindhoven

Eindhoven is de thuisbasis voor strategische en tactische transportvliegtuigen en de Gulfstream G-IV en is de primaire militaire vliegbasis in Nederland voor wereldwijde vrachtluchten, inclusief gevaarlijke stoffen en munitie, passagiersvluchten, medische evacuatievluchten en Air-to-Air refueling, zowel met de eigen transportvliegtuigen als met vliegtuigen en helikopters van internationale partnerlanden of ingehuurde vliegtuigen. Tevens worden tactische vluchten uitgevoerd waarbij airdroppings en paradroppings ter ondersteuning van 11 Luchtmobiele brigade en het Korps Commandotroepen worden uitgevoerd. De vliegbasis fungeert als uitwijkhaven, overloopveld, DOB en als reserveveld voor jachtvliegtuigen gedurende maximaal zes maanden. Tevens kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Voorts vinden bondgenootschappelijk medegebruik en burgermedegebruik, waaronder commercieel medegebruik door tussenkomst van Eindhoven Airport NV, plaats. Daarnaast vinden vluchten plaats in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

De Navo heeft de Vliegbasis Eindhoven aangemerkt als primaire uitvalsbasis voor luchttransport en Air-to-Air refueling operaties. Eindhoven is tevens de thuisbasis van het European Air Transport Command (EATC) en het Movement Coordination Center Europe (MCCE). Tot slot is de vliegbasis Eindhoven door de deelnemende landen binnen het Europese Multi Role Tanker Transport (MRTT) project, waarover Nederland binnen de European Defence Agency (EDA) de leiding heeft, geselecteerd als toekomstige Main Operating Base.

#### Vliegbasis Woensdrecht

Woensdrecht is de thuisbasis voor een squadron PC-7 lesvliegtuigen voor de Elementaire Militaire Vliegeropleiding. Daarnaast fungeert de vliegbasis als oefenveld, uitwijkhaven en overloopveld. De vliegbasis dient als reserveveld voor een squadron jachtvliegtuigen gedurende maximaal zes maanden en kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen. Tevens faciliteert de vliegbasis de na onderhoud noodzakelijke proefvluchten van vliegtuigen en helikopters die in onderhoud zijn bij het op de vliegbasis aanwezige Logistiek Centrum Woensdrecht. Op de vliegbasis vinden bondgenootschappelijk medegebruik, waaronder de eerder genoemde LOC- en SAI-taak, en burgermedegebruik plaats. Tenslotte vinden vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

Naast de vliegbasis is het Business Park Aviolanda gevestigd waarvan meerdere bedrijven gebruik maken van het start- en rolbanenstelsel van de vliegbasis.

#### Vliegbasis De Peel

De Peel is de thuislocatie van het Defensie Grondgebonden LuchtverdedigingsCommando (DGLC). Het start- en rolbanenstelsel van de luchthaven De Peel is gedeactiveerd voor vastvleugelige vliegtuigen. De luchthaven wordt gebruikt als oefenveld en als uitwijkhaven. Het luchtruim boven deze luchthaven biedt de mogelijkheid tot gezamenlijke oefeningen van F-16's, helikopters en niet-vliegende eenheden waaronder luchtverdedigingseenheden en de School voor Grond-Lucht Samenwerking. Er vindt bondgenootschappelijk medegebruik met helikopters en

recreatief burgermedegebruik plaats. Daarnaast kan de luchthaven worden gebruikt voor vluchten met helikopters in het kader van algemeen maatschappelijk belang. De luchthaven kan als vliegbasis worden gereactiveerd en – na aanpassing – fungeren als overloopveld en reserveveld voor een squadron jachtvliegtuigen.

### 3.3.3 Vliegtuigbewegingen en geluidsruimte

Hiervoor zijn de taken en de middelen beschreven zoals die aan de militaire luchthavens zijn toebedeeld. Op basis van met name Navo-criteria, de jaarlijkse oefenprogramma's en afspraken met en toezegging aan de Navo over bondgenootschappelijk medegebruik resulteren de taken en middelen in de behoefte aan aantallen en soorten vliegtuigbewegingen op jaarbasis voor deze luchthavens. Conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden worden op basis van de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen in combinatie met luchthavengebonden gegevens, zoals de ligging van de start- en landingsbaan en vliegprocedures en -routes, de geluidsbelastingcontouren in Kosteneenheden berekend. Ten behoeve van het uitvoeren van de diverse taken moeten de diverse luchthavens beschikken over voldoende geluidsruimte. De beschikbare geluidsruimte op de MOB's is onvoldoende om 100 procent van de opgedragen taken te kunnen uitvoeren. In geval de grenzen van de geluidsruimte op de MOB's worden bereikt, kan worden uitgeweken naar een vliegbasis die tevens de functie heeft van overloopveld. Bij het bepalen van de geluidsruimte speelt een aantal factoren een rol. Zo moet rekening worden gehouden met het uit- en terugplaatsen van luchtvaartuigen in het kader van opleiding en training in het buitenland. Luchthavens met een reserveveld- of overloopfunctie zullen moeten beschikken over voldoende geluidsruimte voor die functies.

Niet alle functies van een luchthaven zullen gelijktijdig of in hetzelfde jaar worden gebruikt. In de jaren dat de functie van reserveveld niet wordt gebruikt, wordt de daarbij behorende geluidsruimte gebruikt voor de andere nevenfuncties van die vliegbasis. Daardoor wordt voorkomen dat bij een vliegbasis die meerdere nevenfuncties heeft, een opeenstapeling van geluidsruimten van afzonderlijke nevenfuncties wordt opgenomen in de geluidszone.

### 3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens

Op bijna alle militaire luchthavens vindt burgermedegebruik plaats. In hoofdlijnen zijn er drie categorieën te onderscheiden binnen dit gebruik: commercieel (structureel en incidenteel), recreatief en algemeen maatschappelijk belang.

Structureel commercieel burgermedegebruik vindt plaats op de luchthaven (het Maritiem Vliegveld) De Kooy en de luchthaven (vliegbasis) Eindhoven door tussenkomst van een burgerexploitant. Al het commercieel burgermedegebruik maakt gebruik van de faciliteiten van de militaire luchthaven, zoals de start- en landingsbaan, verkeersleiding, etc.

Het recreatief burgermedegebruik gebeurt via een aanwezige vliegclub en kan bestaan uit vliegtuigbewegingen met motorvliegtuigen, (motor-) zweefvliegtuigen, ultra light vliegtuigen, historische vliegtuigen en modelvliegtuigen.

Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

### *3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens*

Niet behorende tot een van de genoemde categorieën zijn niet-militaire vliegtuigen die op aanvraag, in opdracht of onder verantwoordelijkheid van Defensie een militaire luchthaven bezoeken. Dit zijn bijvoorbeeld ingehuurde transportvliegtuigen, regeringsvliegtuigen of calibratievliegtuigen. Tot slot vinden op de militaire vliegvelden evenementen plaats waar ook civiele vliegtuigen aan deelnemen.

## **4. Gebruik van de luchthaven De Kooy**

### *4.1. Inleiding*

Dit hoofdstuk bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven De Kooy en van het burgermedegebruik van de luchthaven.

### *4.2. Militaire vliegtuigbewegingen*

De militaire luchthaven De Kooy (Maritiem Vliegveld De Kooy) is de thuisbasis voor NH-90 helikopters. De helikopters hebben naast hun militaire functies tevens Search and Rescue-taken voor hulpverlening bij calamiteiten op zee. Het squadron opsporings- en reddingshelikopters van het Defensie Helikopter Commando van het Commando luchtstrijdkrachten is sinds 2014 op de luchthaven De Kooy gestationeerd. Het voert onder andere Search and Rescue-taken uit. De stationering van de NH-90 helikopters heeft geleid tot het aanpassen of vervangen van een aantal bestaande voorzieningen. Het gaat daarbij om het zogenoemde dummydeck, een helisquare en de slope. Dit resulteert in wijzigingen van enkele van de circuitpatronen voor helikopters en van het obstakelbeheergebied. De luchthaven De Kooy kan als uitwijkhaven en oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van de andere militaire luchthavens van het Ministerie van Defensie. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om oefennaderingen door F-16 jachtvliegtuigen, vliegtuigbewegingen met helikopters die gestationeerd zijn op de luchthaven Gilze-Rijen en PC-7 lesvliegtuigen die gestationeerd zijn op de luchthaven Woensdrecht.

Op de luchthaven De Kooy vindt bondgenootschappelijk medegebruik plaats, inclusief oefennaderingen, bezoeken, enz. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om medegebruik door vliegtuigen van Navo-bondgenoten in het kader van wederkerig gebruik van faciliteiten en gezamenlijke oefeningen. Vliegtuigen kunnen oefennaderingen maken gevolgd door een doorstart. Voor deze functies moet ruimte binnen de geluidszone beschikbaar zijn.

De periodiek gehouden Heldair Show Maritiem kan leiden tot een piek tijdens en rond deze show. Gemiddeld twee à drie keren per jaar vindt een zogenoemde basisoefening plaats met een intensief vliegprogramma.

De vliegtuigbewegingen die horen bij de hoofdtaak en de nevenfuncties van de luchthaven De Kooy moeten kunnen worden uitgevoerd binnen de geluidszone. Het gebruik voor opleiding en training van de bemanningen van helikopters die op de luchthaven De Kooy zijn gestationeerd, is redelijk stabiel en voorspelbaar. Het gebruik en de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn een directe afgeleide van het aantal vliegtuigen, het aantal vliegers en het jaarlijkse oefenprogramma. De hoofdtaak en nevenfuncties van de militaire luchthaven De Kooy zullen niet elk jaar volledig worden gebruikt. In de afgelopen jaren is het medegebruik door jachtvliegtuigen bijvoorbeeld beperkt geweest.

In de afgelopen jaren zijn de jaarcontouren van de luchthaven De Kooy gepresenteerd die de geluidsbelasting weergeven van het feitelijk gebruik per kalenderjaar. De jaarcontouren laten in het gebied naast de start- en landingsbaan een onderschrijding zien van de in 1992 vastgestelde geluidszone. Een gewijzigd gebruik van militaire circuitpatronen is een verklaring voor deze onderschrijding.

Voor de afzonderlijke militaire functies van het voorgenomen gebruik van de luchthaven De Kooy zijn de bijbehorende aantallen en soorten vliegtuigbewegingen op jaarbasis geformuleerd op basis van de aantallen vliegtuigen, de aantallen vliegers en de zogenoemde jaarlijkse oefenprogramma's die voor vliegers zijn vastgesteld en overige kengetallen voor jachtvliegtuigen, andere vastvleugelige vliegtuigen en helikopters. Daarbij is – zoals is omschreven in paragraaf 3.3.3 – voorkomen dat er sprake is van een opeenstapeling van functies die niet gelijktijdig of in hetzelfde jaar worden gebruikt. Deze aantallen en soorten vliegtuigbewegingen worden gebruikt voor het onderzoek naar de milieueffecten, zoals geluidsbelasting (zie hoofdstuk 5).

In het besluit wordt de militaire geluidsruimte behorende bij de functies van de militaire luchthaven De Kooy opgenomen. De militaire geluidsruimte is het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het militaire luchtverkeer.

#### 4.3. *Burgervliegtuigbewegingen*

Het burgerluchtverkeer kan worden onderscheiden in commercieel burgermedegebruik, recreatief burgerluchtverkeer en burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang.

Commercieel burgerluchtverkeer op de militaire luchthaven De Kooy vindt plaats door tussenkomst van Den Helder Airport C.V. (DHA) en betreft met name luchtverkeer voor de *offshore* industrie, dat hoofdzakelijk wordt uitgevoerd met helikopters en in beperkte mate door vaste vleugelvliegtuigen. Ontwikkelingen bij DHA zijn het starten van lijndiensten (met vaste vleugelvliegtuigen), het accommoderen van trainingsbewegingen van vliegscholen en waar mogelijk het faciliteren van drone-initiatieven.

DHA is gepositioneerd in een gespecialiseerde markt voor commerciële *offshore*-helikoptervluchten. Zij verzorgt helikoptervluchten naar het Nederlandse deel van het continentale plat. Tot 2014 was er sprake van een trendmatige groei in het aantal vliegtuigbewegingen van circa 2 procent per jaar. Het aantal vliegtuigbewegingen kent schommelingen door weersinvloeden, door het aantal in gebruik zijnde platforms en door de energieprijzen. De ontheffing burgermedegebruik op grond van artikel 33 van de Luchtvaartwet, die per 1 september 2014 is uitgebreid met 2000 vliegtuigbewegingen (Stcrt. 2014, 24709), vergunt aan DHA 27.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg, alsmede 5.000 vliegtuigbewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg. In verband met de economische malaise in de offshore is er in de jaren 2016 en 2017 sprake van een aanmerkelijk lager aantal vliegtuigbewegingen. Maar op de langere termijn is de verwachting dat, gelet op de ontwikkeling van de energiesector op de Noordzee, het luchtvervoer zich weer op een veel hoger aantal vliegtuigbewegingen zal stabiliseren, met in enig jaar een grotere dan wel lagere vervoerbehoefte door de ontginning van nieuwe of de sluiting van oude velden.

De verwachting is dat het aantal vliegtuigbewegingen zal stabiliseren of groeien door nieuwe markten (offshore-windindustrie), ontmanteling platformen en uitbreiding lijndiensten. Het aantal vliegtuigbewegingen van de lijndiensten is vooralsnog beperkt van omvang. Voor de groei wordt uitgegaan van drie lijndienstverbindingen met een omvang van 500 tot 1.000 vliegtuigbewegingen per jaar per lijndienst.

Op grond van de marktontwikkeling houdt DHA rekening met een ontwikkeling naar 29.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg. Voor vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg, wordt uitgegaan van 7.500 vliegtuigbewegingen per jaar.

Met de ontwikkeling van luchthaven Lelystad ontstaat voor DHA uitzicht op een nieuwe markt als *dedicated* helikopterluchthaven. Het voornemen van DHA is om helikopterbedrijven, gevestigd op Luchthaven Lelystad, te interesseren voor vestiging op Den Helder Airport. Hierbij wordt gedacht aan een deel lesverkeer, testlandingen na onderhoud en vluchten ten behoeve van algemeen maatschappelijk belang. Met de voorziene groei tot 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar op luchthaven Lelystad resteert minder ruimte voor andersoortige vliegbewegingen, zoals les-, test- en trainingsbewegingen met o.a. helikopters.

Vanaf de militaire luchthaven De Kooy worden door een civiele operator Search and Rescue-taken ten behoeve van de booreilanden in de Noordzee uitgevoerd.

#### Kustwacht

Op de luchthaven De Kooy vinden vliegtuigbewegingen plaats door vliegtuigen van de Kustwacht, die zijn gestationeerd op de luchthaven Schiphol.

#### Recreatief burgerluchtverkeer

Op de luchthaven De Kooy vindt recreatief burgerluchtverkeer plaats. Het gaat hier om motorvliegtuigen. Dit luchtverkeer betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg (kleine luchtvaart) die niet de grote vliegroutes of vliegprocedures volgen en waarvan de vliegtuigbewegingen niet behoeven te worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden. Voor het recreatief burgermedegebruik wordt in de voorgenomen activiteit uitgegaan van een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar, overeenkomend met het maximale historische gebruik («bestaande rechten») van de afgelopen jaren met een toeslag van 10 procent.

#### Burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang

Op de luchthaven De Kooy vindt burgerluchtverkeer plaats voor het algemeen maatschappelijk belang zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012. Dit burgerluchtverkeer wordt mogelijk gemaakt via een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet.

De vliegtuigbewegingen van het burgerluchtverkeer die worden uitgevoerd ten behoeve van de (tijdelijke) invulling van de Defensie-SAR-taak door een civiele operator, door de Kustwacht, door het recreatief burgerluchtverkeer en door het burgerluchtverkeer met een algemeen

maatschappelijk belang, maken geen onderdeel uit van de medegebruikvergunning die is verleend aan de commerciële burgerexploitant. Die vliegtuigbewegingen worden, voor zover de geluidsbelasting daarvan wordt uitgedrukt in Kosteneenheden, meegenomen in de berekening van de militaire geluidsruimte en van de geluidszone.

In het besluit wordt overeenkomstig artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens voor het commercieel burgerluchtverkeer door tussenkomst van de burgerexploitant DHA een grenswaarde vastgesteld van 35 Kosteneenheden. Daarnaast worden voor de recreatieve luchtvaart aantallen vliegtuigbewegingen per jaar vastgesteld. Het feitelijk gebruik door DHA en door de recreatieve luchtvaart wordt mogelijk gemaakt door aan de betrokken rechtspersonen een vergunning voor burgermedegebruik te verlenen op grond van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart. Ingevolge het zesde lid van dat artikel worden naast de vergunning van DHA geen andere vergunningen voor commerciële burgerluchtvaart verleend.

## **5. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven De Kooy**

### *5.1. Inleiding*

Het Ministerie van Defensie heeft het Milieueffectrapport (MER) Militaire Luchthaven De Kooy opgesteld.

### *5.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer*

In het MER zijn de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit van het militair luchtverkeer en het burgerluchtverkeer. De milieueffecten zijn vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie behorende bij de geluidszone uit het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen, rekening houdend met de vigerende beschikking voor burgermedegebruik door Den Helder Airport C.V.

#### 5.2.1. De Kooy referentiesituatie

De referentiesituatie komt overeen met de uitgangspunten voor de berekening van de geluidszone van de het Maritiem Vliegveld De Kooy zoals vastgelegd in het zonebesluit van 1992 en bevestigd in Tweede Structuurschema Militaire Terreinen. Het luchtverkeer is gebaseerd op de functie van het Maritiem Vliegveld De Kooy als thuisbasis voor helikopters van het Ministerie van Defensie. De helikopters hebben naast hun militaire functies tevens Search and Rescue-taken voor hulpverlening bij calamiteiten op zee. De reguliere openstellingstijden voor het militaire luchtverkeer zijn op maandag tot en met donderdag van 08.00 uur tot 23.00 uur, in de zomerperiode tot 01.00 uur, en op vrijdag van 08.00 uur tot 16.00 uur. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak, nationale of internationale inzet of oefeningen en voor vluchten met een algemeen maatschappelijk belang.

Het militaire luchtverkeer van de luchthaven De Kooy bestaat in de referentiesituatie uit:

- één squadron maritieme helikopters;
- Search and Rescue-taken voor hulpverlening;
- vliegtuigbewegingen door andere Nederlandse en buitenlandse militaire vliegtuigen (oefenveld en bondgenootschappelijk medegebruik) zoals helikopters, jachtvliegtuigen en lesvliegtuigen.

Het commercieel burgerluchtverkeer dat plaatsvindt door tussenkomst van DHA is gebaseerd op de strategische ligging van Den Helder ten opzichte van de productieplatformen op de Noordzee. Daarmee is DHA een belangrijke luchthaven voor de offshore supply. DHA biedt dagelijkse helikopterverbindingen om voornamelijk offshore-medewerkers van en naar de platforms te kunnen vervoeren. De referentiesituatie is gebaseerd op de omvang van het civiele luchtverkeer ten tijde van het zonebesluit 1992 en omvat 13.300 vliegtuigbewegingen helikopterverkeer. Destijds vond ook ander civiel luchtverkeer plaats zoals recreatief luchtverkeer en luchtverkeer voor algemeen maatschappelijk belang, maar deze vliegtuigbewegingen zijn niet meegenomen in de vaststelling van de geluidzone. Na 1992 zijn diverse beschikkingen verleend aan DHA voor uitbreiding van het civiele luchtverkeer. De geluidzone is niet aangepast omdat de groei van het civiele luchtverkeer paste binnen de vigerende geluidzone.

De vigerende ontheffing op basis van artikel 33 van de Luchtvaartwet voor commercieel burgermedegebruik die aan de burgerexploitant DHA is verleend, betreft maximaal 27.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg, alsmede 5.000 vliegtuigbewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg. Het aantal vluchten met vaste vleugelvliegtuigen is beperkt en betreft zowel vliegtuigen voor de grote luchtvaart als voor de kleine luchtvaart. De openingstijden zijn voor weekdays bepaald van 07.00 uur tot 22.00 uur en op zaterdag, zondagen en feestdagen van 07.00 uur tot 11.00 uur en van 14.00 uur tot 20.00 uur. Voor een aantal feestdagen geldt een specifieke openstelling.

Vanaf de luchthaven De Kooy worden Search and Rescue-taken ten behoeve van booreilanden in de Noordzee uitgevoerd door een civiele operator. De vliegtuigbewegingen ten behoeve van training en inzet worden uitgevoerd op basis van de ontheffing burgermedegebruik die aan de burgerexploitant is verleend. De vliegtuigbewegingen voor Search and Rescue-taken worden uitgevoerd binnen de militaire geluidsruimte. Voorts vinden vliegtuigbewegingen plaats door vliegtuigen van de Kustwacht, die zijn gestationeerd op Schiphol.

Het recreatief burgermedegebruik omvat circa 7.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit luchtverkeer hoort tot de categorie kleine luchtvaart, waarvoor de geluidsbelastingsmaat Kosteneenheid niet geldt, tenzij het luchtverkeer wordt afgewikkeld via de grote routes of via de grote vliegprocedures. De geluidseffecten van dit verkeer zijn (daarom) niet in de berekeningen meegenomen.

De vluchten met een algemeen maatschappelijk belang worden meegenomen in de berekening van de militaire geluidsruimte. Het luchtverkeer bestaat uit donorvluchten, ambulancevluchten en vluchten voor uitoefening van politietaken.

#### 5.2.2. De Kooy voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit omvat militair luchtverkeer, commercieel burgerluchtverkeer, recreatief burgerluchtverkeer en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

Het militaire luchtverkeer van de luchthaven De Kooy bestaat uit:

- thuisbasis voor één squadron van 12 maritieme helikopters NH-90;
- Search and Rescue-taken;
- uitwijkhaven indien een thuisbasis door onvoorziene omstandigheden niet is te gebruiken;



- vliegtuigbewegingen door andere Nederlandse en buitenlandse militaire vliegtuigen (oefenveld en bondgenootschappelijk medegebruik) zoals helikopters, jachtvliegtuigen en lesvliegtuigen;
- gebruik van onbemande luchtvaartuigen (drones).

De gebruikte gegevens zijn toegepast om een zo realistisch mogelijke weergave te krijgen van de benodigde geluidsruimte die hoort bij de militaire taken en functies die aan de luchthaven De Kooy zijn toebedeeld en die zo goed mogelijk aansluit bij het gecommitteerde gebruik, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4 van de toelichting. Deze invoer betekent dat ook andere soorten en typen vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven, zolang de geluidsbelasting past binnen de vastgestelde geluidsruimte. De vliegprofielen zijn militair gerubriceerd en zijn opgenomen in een aparte gerubriceerde bijlage behorende bij het MER. Speciaal voor dat doel gescreende ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben inzage in de gegevens.

Voor het commercieel burgerluchtverkeer dat plaatsvindt door tussenkomst van DHA, wordt voorzien in een doorgroei van 27.000 naar 29.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart en een doorgroei van 5.000 naar 7.500 vliegtuigbewegingen kleine luchtvaart (vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg). DHA is voornemens in te spelen op de ontwikkelingen op het vlak van onbemande luchtvaartuigen (drones). De openingstijden zijn gelijk aan die van het scenario De Kooy referentiesituatie (zie 5.2.1).

Search and Rescue-taken ten behoeve van booreilanden in de Noordzee, het recreatief burgermedegebruik, alsmede de vluchten met een algemeen maatschappelijk belang zijn gelijk aan die van het scenario De Kooy referentiesituatie (zie 5.2.1), waarbij voor het recreatief medegebruik wordt uitgegaan van maximaal historisch gebruik met een toeslag van 10 procent, resulterend in 7.500 vliegtuigbewegingen.

### 5.2.3. De Kooy alternatieven

In het Milieueffectrapport luchthaven De Kooy zijn de volgende alternatieven beschouwd voor de omvang van het luchtverkeer. De grondgebonden activiteiten zijn in alle alternatieven gelijk aan die van de voorgenomen activiteit. De alternatieven zijn:

- NH-90 alternatief; als alternatief wordt in het MER de situatie beschouwd waarbij alle 20 NH-90 helikopters waarover Nederland thans beschikt, worden geplaatst op de luchthaven De Kooy;
- DHA alternatief; als alternatief wordt in het MER de situatie beschouwd waarbij voor het commercieel burgerluchtverkeer wordt uitgegaan van 31.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart, alsmede 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen kleine luchtvaart (lichter dan 6.000 kg); met dit alternatief wordt rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen in de offshore-windindustrie, een uitbreiding tot vier lijndiensten met een omvang van 1.000 vliegtuigbewegingen per lijndienst, het aantrekken van onderhoudsdiensten ten behoeve van luchtvaartuigen en het vestigen van vliegtuigoperators en vliegtuigdealers;
- NH-90/DHA alternatief; als alternatief wordt in het MER de situatie beschouwd waarbij een combinatie optreedt van de alternatieven Voorgenomen activiteit NH-90 en Voorgenomen activiteit DHA.

### 5.3. De in het MER onderzochte milieueffecten

In het Milieueffectrapport luchthaven De Kooy is het aspect geluidsbelasting<sup>1</sup> door startende en landende vliegtuigen beoordeeld omdat in het onderhavige besluit, als onderdeel van het beperkingengebied, het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) wordt vastgelegd. Daarnaast zijn de volgende milieueffecten beschreven: externe veiligheid en luchtkwaliteit vanwege vliegtuigbewegingen. Voorts is aandacht besteed aan natuur, grondgebonden geluid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie, cultuurhistorie en wegverkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten. Het MER geeft inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. De belangrijkste uitkomsten van het MER worden hieronder per thema weergegeven. Voor een meer uitgebreidere beschrijving van de effecten wordt verwezen naar het hoofd-rapport van het MER en de bijbehorende rapporten.

#### 5.3.1. Geluidsbelasting

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer is, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde. Er is op dit moment geen geschikt berekeningsvoorschrift voor het berekenen van  $L_{den}$ -contouren voor militair vliegverkeer. In opdracht van Defensie wordt door het NLR gewerkt aan een voor het militair vliegverkeer hanteerbaar systeem voor  $L_{den}$ -berekeningen. Zo lang een geschikt berekeningsvoorschrift nog niet beschikbaar is, zal Defensie de Ke-systematiek blijven hanteren.

Als onderdeel van het beperkingengebied wordt de 35 Ke-geluidszone gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 30 Ke tot en met 65 Ke. De geluidszone bestaat uit het gebied behorende bij de in artikel 15 van het BML genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het militaire luchtverkeer (de militaire geluidsruimte) en het gebied behorende bij de in dat artikel genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het commercieel burgerluchtverkeer (de burgergeluidsruimte). Van de geluidszone en de genoemde geluidsruimten worden tevens de oppervlakte in km<sup>2</sup> en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszone gepresenteerd (op basis van het woningbestand januari 2018).

De aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn verdeeld over de perioden van de dag en over de verschillende aan- en uitvliegroutes (nominale vliegpaden). Deze nominale vliegpaden zijn het resultaat van de afweging veiligheid, luchtruim, vliegeigenschappen en milieu. In de praktijk zullen de vliegtuigbewegingen gespreid liggen rondom deze nominale paden door diverse oorzaken, zoals verschillende snelheden, vliegeigenschappen van vliegtuigen, opdrachten van de verkeersleiding (om luchtverkeerstechnische redenen) en meteorologische omstandigheden. De nominale paden zijn uitsluitend bedoeld voor de invoergegevens waaraan geen rechten kunnen worden ontleend of waarmee geen verplichtingen kunnen worden gesteld. Bij de berekening van de geluidsbelasting wordt conform het berekeningsvoorschrift rekening gehouden met spreiding rondom de nominale vliegpaden. Daarnaast is de verdeling van het verkeer over de diverse routes behorende bij de twee baanrichtingen bepaald op basis van historische (meteorologische)

<sup>1</sup> Na publicatie van het MER is de geluidbelasting herrekend met correctie van enkele vliegprofielen. Hierdoor wijken de geluidbelastingcontouren in het luchthavenbesluit iets af van die in het MER.

gegevens. Teneinde jaarlijkse fluctuaties in de verdeling van de windrichtingen ten opzichte van de gemiddelde historische gegevens te kunnen opvangen, wordt bij de berekening een toeslag op het aantal vliegtuigbewegingen toegepast. Deze zogenoemde meteomarge bedraagt voor de militaire luchthavens 10 procent.

Op grond van artikel 10.17 van de Wet luchtvaart wordt in het luchthavenbesluit als onderdeel van het beperkingengebied rond het luchthavengebied een gebied vastgesteld behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens (BML) genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 10.12 van de Wet luchtvaart is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is wat betreft de grote luchtvaart (vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen) uitvoering gegeven met het BML. De grenswaarde bedraagt 35 Kosteneenheden (Ke).

De Ke-geluidszone heeft drie hoofdfuncties:

- handhaving: met betrekking tot het luchtverkeer wordt de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het luchtverkeer vastgesteld;
- doorwerking naar ruimtelijke ordening: binnen de geluidszone gelden beperkte mogelijkheden voor (ver)nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen;
- geluidsisolatie: aan de bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (scholen en medische inrichtingen) worden geluidwerende voorzieningen aangebracht binnen de 40 respectievelijk 35 Ke-contour; binnen de 65 Ke-contour dient op termijn aan woningen de woonbestemming te worden onttrokken.

In onderstaande tabel staan voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven de geluidsbelaste oppervlakte, het aantal geluidsbelaste woningen, het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal andere geluidsgevoelige gebouwen weergegeven van de geluidszone, de militaire geluidsruimte en de burgergeluidsruimte van het commercieel burgerluchtverkeer. De getallen tussen haakjes betreffen de aantallen inclusief geplande woningbouw.

Indicator/beschouwde situaties	Geluidsbelastingwaarde in Ke			
	20	35	40	55
<b>Oppervlakte (km<sup>2</sup>)</b>				
<b>Referentie MER</b>				
<i>Gezamenlijk gebruik</i>	36,75	15,03	6,02	0,97
<i>Militair gebruik</i>	33,96	11,02	4,57	0,76
<i>Civiel gebruik</i>	12,34	1,12	0,55	0,00
<b>Voorgenomen activiteit</b>				
<i>Gezamenlijk gebruik</i>	31,56	3,19	1,83	0,34
<i>Militair gebruik</i>	17,45	1,41	0,79	0,18
<i>Civiel gebruik</i>	10,49	1,77	1,04	0,27
<b>NH90 alternatief</b>				
<i>Gezamenlijk gebruik</i>	40,00	4,01	2,17	0,39
<i>Militair gebruik</i>	27,51	2,13	1,10	0,22
<i>Civiel gebruik</i>	10,49	1,77	1,04	0,27
<b>DHA alternatief</b>				
<i>Gezamenlijk gebruik</i>	32,48	3,30	1,90	0,35
<i>Militair gebruik</i>	17,45	1,41	0,79	0,18
<i>Civiel gebruik</i>	11,19	1,87	1,10	0,28
<b>NH90/DHA alternatief</b>				
<i>Gezamenlijk gebruik</i>	41,00	4,12	2,24	0,40

Militair gebruik	27,51	2,13	1,10	0,22
Civiel gebruik	11,19	1,87	1,10	0,28
<b>Aantal woningen binnen contour</b>				
<b>Referentie MER</b>				
Gezamenlijk gebruik	3.416	296	47	5
Militair gebruik	3.067	112	40	5
Civiel gebruik	516	4	0	0
<b>Voorgenomen activiteit</b>				
Gezamenlijk gebruik	795 (1.125)	20 (20)	11 (11)	0 (0)
Militair gebruik	235 (237)	8 (8)	5 (5)	0 (0)
Civiel gebruik	81 (81)	11 (11)	7 (7)	0 (0)
<b>NH90 alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	1.704 (2.326)	22 (22)	12 (12)	1 (1)
Militair gebruik	848 (926)	12 (12)	6 (6)	0 (0)
Civiel gebruik	81 (81)	11 (11)	7 (7)	0 (0)
<b>DHA alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	830 (1.220)	20 (20)	11 (11)	0 (0)
Militair gebruik	235 (237)	8 (8)	5 (5)	0 (0)
Civiel gebruik	97 (97)	11 (11)	8 (8)	0 (0)
<b>NH90/DHA alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	1.818 (2.442)	23 (23)	12 (12)	0 (0)
Militair gebruik	848 (926)	12 (12)	6 (6)	0 (0)
Civiel gebruik	97 (97)	11 (11)	8 (8)	0 (0)
<b>Ernstig gehinderden</b>				
<b>Referentie MER</b>				
Gezamenlijk gebruik	1.323	176	26	3
Militair gebruik	1.142	66	22	3
Civiel gebruik	169	2	0	0
<b>Voorgenomen activiteit</b>				
Gezamenlijk gebruik	240 (331)	11 (11)	6 (6)	0 (0)
Militair gebruik	72 (72)	5 (5)	3 (3)	0 (0)
Civiel gebruik	28 (28)	6 (6)	4 (4)	0 (0)
<b>NH90 alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	517 (689)	13 (13)	7 (7)	1 (1)
Militair gebruik	258 (280)	7 (7)	3 (3)	0 (0)
Civiel gebruik	28 (28)	6 (6)	4 (4)	0 (0)
<b>DHA alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	251 (358)	11 (11)	6 (6)	0 (0)
Militair gebruik	72 (72)	5 (5)	3 (3)	0 (0)
Civiel gebruik	33 (33)	6 (6)	4 (4)	0 (0)
<b>NH90/DHA alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	552 (726)	13 (13)	7 (7)	0 (0)
Militair gebruik	258 (280)	7 (7)	3 (3)	0 (0)
Civiel gebruik	33 (33)	6 (6)	4 (4)	0 (0)
<b>Aantal geluidsgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen)</b>				
<b>Referentie MER</b>				
Gezamenlijk gebruik	30	1	1	0
Militair gebruik	22	1	1	0
Civiel gebruik	1	0	0	0
<b>Voorgenomen activiteit</b>				
Gezamenlijk gebruik	8 (8)	1 (1)	0 (0)	0 (0)
Militair gebruik	2 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Civiel gebruik	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>NH90 alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	23 (23)	1 (1)	1 (1)	0 (0)
Militair gebruik	9 (9)	1 (1)	0 (0)	0 (0)
Civiel gebruik	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>DHA alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	10 (10)	1 (1)	1 (1)	0 (0)
Militair gebruik	2 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Civiel gebruik	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>NH90/DHA alternatief</b>				
Gezamenlijk gebruik	23 (23)	1 (1)	1 (1)	0 (0)
Militair gebruik	9 (9)	1 (1)	0 (0)	0 (0)
Civiel gebruik	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)

De oppervlakte van de geluidsbelastingcontouren van de voorgenomen activiteit is kleiner dan die van de referentiesituatie. De oppervlakte van de 35 Ke geluidscontour in de referentiesituatie bedraagt 15,03 km<sup>2</sup> terwijl die in de alternatieven 3,19 tot 4,12 km<sup>2</sup> bedraagt. De afname in oppervlakte geldt ook voor het aantal woningen, het aantal ernstig geluidgehinderten en het aantal andere geluidsgevoelige gebouwen binnen een

contour. Dit is het gevolg van de vervanging van de Lynx helikopter door de NH-90 helikopter, het grotere aandeel circuitvluchten van het militaire helikopterverkeer en de aangepaste vliegroutes. De militaire geluidsruimte is in de referentiesituatie veel groter dan de burgergeluidsruimte. In de voorgenomen activiteit en alternatieven zijn de militaire en civiele geluidsruimten van vergelijkbare omvang.

Voor de alternatieven die in beschouwing zijn genomen, geldt dat de plaatsing van 12 of 20 NH-90 helikopters een grotere invloed heeft dan de uitbreiding van 29.000 naar 31.000 civiele vliegtuigbewegingen.

Door de gewijzigde ligging van de geluidscontouren van de voorgenomen activiteit liggen ten opzichte van de geluidszone van de referentiesituatie (waarvoor een geluidsisolatieprogramma is uitgevoerd) geen nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen nieuw binnen de 40 Ke respectievelijk 35 Ke-geluidscontour. Hierdoor geeft de voorgenomen activiteit geen reden voor een nieuw programma voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen.

Voor het luchtverkeer van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn berekeningen uitgevoerd van de geluidsbelasting in  $dB(A)(L_{den})$ . Voor het aandeel daarin van het militaire luchtverkeer is geen gevalideerd berekeningsvoorschrift beschikbaar en bovendien zijn de prestatiegegevens nog niet volledig en nog niet gevalideerd. De gepresenteerde resultaten in  $dB(A)(L_{den})$  hebben daarmee een beperkte betrouwbaarheid, maar hebben wel nut voor de vergelijking van de verschillen tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit. De geluidsbelaste oppervlakte, het aantal geluidsbelaste bestaande woningen, het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidsbelastingcontouren met de waarden 40, 48, 56 en 70  $dB(A)(L_{den})$  staan in onderstaande tabel weergegeven. De getallen tussen haakjes betreffen de aantallen inclusief geplande woningbouw.

De rekenresultaten in  $L_{den}$  laten een vergelijkbaar beeld zien als die in Ke. De voorgenomen activiteit en de alternatieven geven lagere aantallen woningen binnen een contour, minder ernstig geluidgehinderden en minder geluidsgevoelige gebouwen ten opzichte van de referentie MER. Verder is de invloed van de uitbreiding van 12 naar 20 NH-90 helikopters zichtbaar, vooral bij lagere geluidsbelasting is de invloed van de uitbreiding van het civiele luchtverkeer beperkt.

Indicator/beschouwde situaties	Geluidsbelastingwaarde $L_{den}$ in $dB(A)$			
	40	48	56	70
<b>Oppervlakte (km<sup>2</sup>)</b>				
Referentie MER	1	54,09	19,83	0,76
Voorgenomen activiteit	> 402,39 <sup>2</sup>	61,76	6,64	0,25
NH90 alternatief	> 510,15 <sup>2</sup>	95,46	10,52	0,29
DHA alternatief	> 407,66 <sup>2</sup>	63,64	6,86	0,26
NH90/DHA alternatief	> 514,45 <sup>2</sup>	96,92	10,79	0,30
<b>Aantal woningen binnen contour</b>				
Referentie MER	1	8.466	813	4
Voorgenomen activiteit	18.056 (19.033)	2.837 (3.622)	30 (30)	0 (0)
NH90 alternatief	27.188 (28.336)	6.781 (7.669)	59 (60)	0 (0)
DHA alternatief	18.202 (19.179)	3.003 (3.840)	31 (31)	0 (0)
NH90/DHA alternatief	27.490 (28.638)	6.898 (7.786)	60 (61)	0 (0)
<b>Ernstig gehinderden</b>				
Referentie MER	1	4.213	721	6

Voorgenomen activiteit	4.551 (4.954)	1.205 (1.559)	32 (32)	0 (0)
NH90 alternatief	6.720 (7.195)	2.839 (3.271)	56 (56)	0 (0)
DHA alternatief	4.604 (5.013)	1.272 (1.649)	33 (33)	0 (0)
NH90/DHA alternatief	6.793 (7.273)	2.896 (3.332)	57 (58)	0 (0)
<b>Aantal geluidsgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen)</b>				
Referentie MER	1	60	1	0
Voorgenomen activiteit	148 (148)	39 (39)	1 (1)	0 (0)
NH90 alternatief	209 (216)	50 (50)	1 (1)	0 (0)
DHA alternatief	148 (148)	39 (39)	1 (1)	0 (0)
NH90/DHA alternatief	209 (216)	51 (51)	1 (1)	0 (0)

<sup>1</sup> Voor de referentie MER zijn binnen de 40 dB(A)  $L_{den}$  contour geen telgegevens beschikbaar over het aantal woningen omdat de beschikbare routegegevens eindigen voor het einde van de contour.

<sup>2</sup> Voor de Voorgenomen Activiteit liggen aan de noordwestzijde enkele  $L_{den}$ -contouren over de grens van het rekengebied. Maar wat ontbreekt, ligt in zee of onbebouwd gebied, dus heeft dit geen invloed op de telresultaten. De oppervlakte wordt hier wel door beperkt.

Tussen 23.00 uur en 08.00 uur is ten behoeve van nationale of internationale oefeningen militair luchtverkeer mogelijk. Civiel luchtverkeer vindt niet plaats in de periode tussen 23.00 en 07.00 uur. De omvang van het militaire luchtverkeer in de referentiesituatie bedroeg in die tijdsperiode slechts tien vliegtuigbewegingen per jaar. Een berekening voor de referentiesituatie is daarom achterwege gebleven. Voor het militaire luchtverkeer zijn voor de voorgenomen activiteit en het NH-90 alternatief berekeningen uitgevoerd van de geluidsbelasting in dB(A)( $L_{night}$ ). Voor het aandeel daarin van het militaire luchtverkeer is geen gevalideerd berekeningsvoorschrift beschikbaar en bovendien zijn de prestatiegegevens nog niet volledig en nog niet gevalideerd. De gepresenteerde resultaten in dB(A)( $L_{night}$ ) hebben daarmee een beperkte betrouwbaarheid, maar hebben wel nut voor de vergelijking van de voorgenomen activiteit en het NH-90 alternatief. Aangezien er geen nachtelijk civiel luchtverkeer plaatsvindt, is de voorgenomen activiteit gelijk aan het DHA alternatief en het NH-90 alternatief gelijk aan het NH-90/DHA alternatief. De geluidsbelaste oppervlakte, het aantal bestaande geluidsbelaste woningen, het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidsbelastingcontouren met de waarden 30, 42, 48 en 56 dB(A)( $L_{night}$ ) staan in onderstaande tabel weergegeven. Bij het bepalen van het aantal ernstig slaapverstoorden is geen rekening gehouden met waarschijnlijk getroffen geluidisolatiemaatregelen aan de woning. De getallen tussen haakjes betreffen wederom de aantallen inclusief voorziene nieuwbouwplannen. Uit de tabel is te zien dat het NH-90 alternatief leidt tot grotere aantallen ernstig slaapverstoorden.

### **Rekenresultaten $L_{night}$ van voorgenomen activiteit en NH90 alternatief** (getallen tussen haakjes zijn inclusief de nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen)

Indicator/beschouwde situaties	Geluidsbelastingwaarde $L_{night}$ in dB(A)			
	30	42	48	56
<b>Oppervlakte (km<sup>2</sup>)</b>				
Voorgenomen activiteit	149,64	4,69	0,78	0,12
NH90 alternatief	242,24	11,24	1,27	0,17
<b>Aantal woningen binnen contour</b>				
Voorgenomen activiteit	11.074 (11.977)	31 (32)	0 (0)	0 (0)

NH90 alternatief	14.813 (15.772)	141 (142)	5 (5)	0 (0)
<b>Ernstig slaapverstoorden</b>				
Voorgenomen activiteit	1.027 (1.119)	8 (8)	0 (0)	0 (0)
NH90 alternatief	1.579 (1.701)	35 (35)	2 (2)	0 (0)
<b>Aantal geluidsgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen)</b>				
Voorgenomen activiteit	107 (107)	1 (1)	0 (0)	0 (0)
NH90 alternatief	138 (138)	1 (1)	1 (1)	0 (0)

De 70 dB(A)  $L_{\text{night}}$ -contour komt niet voor bij MER De Kooy in de voorgenomen activiteit en alternatieven.

### 5.3.2. Externe veiligheid

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico op te nemen in het luchthavenbesluit. Voor militaire luchthavens is echter nog geen normering vastgesteld die bij de vaststelling van een luchthavenbesluit tot uitgangspunt kan dienen. Met toepassing van een voorlopig rekenmodel voor militaire helikopters zijn niettemin in het kader van het MER de externe veiligheidsrisico's onderzocht.

Om de voorgenomen activiteit en de onderzochte alternatieven met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het externe veiligheidsrisico rondom de luchthaven als gevolg van startend en landend luchtverkeer onderzocht en zijn de plaatsgebonden risicocontouren<sup>2</sup> (PR-contouren) berekend voor de waarden  $5 \times 10^{-5}$ ,  $10^{-5}$ ,  $10^{-6}$  en  $10^{-7}$  PR. Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in  $\text{km}^2$  en het aantal woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen gepresenteerd. Voorts is het Totaal Risico Gewicht (TRG) berekend. Het TRG presenteert in één getal het totale risico door luchtverkeer in een bepaalde periode. Het TRG is niet afhankelijk van vliegroutes.

In onderstaande tabel staan voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven de oppervlakte, het aantal woningen en het aantal andere kwetsbare objecten weergegeven.

Indicator/beschouwde situaties	Plaatsgebonden risico			
	> $5 \times 10^{-5}$ PR	> $10^{-5}$ PR	> $10^{-6}$ PR	> $10^{-7}$ PR
<b>Oppervlakte (<math>\text{km}^2</math>)</b>				
Referentie MER	0,01	0,20	2,58	21,07
Voorgenomen activiteit	0,03	0,20	1,02	5,93
NH90 alternatief	0,05	0,24	1,22	7,10
DHA alternatief	0,04	0,21	1,06	6,19
NH90/DHA alternatief	0,05	0,24	1,26	7,35
<b>Aantal woningen binnen contour</b>				
Referentie MER	0	0	30	4.717
Voorgenomen activiteit	0	0	4	155
NH90 alternatief	0	0	5	295
DHA alternatief	0	0	5	180
NH90/DHA alternatief	0	0	5	326
<b>Aantal andere kwetsbare objecten</b>				
Referentie MER	0	0	0	25
Voorgenomen activiteit	0	0	0	4
NH90 alternatief	0	0	0	4

<sup>2</sup> Het plaatsgebonden risico is de kans, per jaar, dat een denkbeeldig persoon die gedurende een jaar permanent op dezelfde locatie verblijft, komt te overlijden als direct gevolg van een vliegtuigongeluk. Plaatsgebonden risicocontouren zijn lijnen die plaatsen met dezelfde waarde van het plaatsgebonden risico verbinden.

DHA alternatief	0	0	0	4
NH90/DHA alternatief	0	0	0	5

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de referentiesituatie de grootste risicocontouren heeft en daarmee de meeste woningen en kwetsbare objecten binnen een contour. De verschillen tussen de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven zijn klein, vergelijkbaar met de verschillen in geluidsbelasting. Uit de tabel blijkt wederom dat uitbreiding van het civiele vliegverkeer (DHA alternatief) een kleiner effect heeft dan uitbreiding van het aantal NH-90 helikopters (NH-90 alternatief).

Het plaatsgebonden risico van de voorgenomen activiteit en de alternatieven is kleiner dan die van de referentiesituatie. Dit is het gevolg van de geactualiseerde routes waarbij minder over bewoond gebied wordt gevlogen.

In onderstaande tabel staat voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven het Totaal Risico Gewicht (TRG) uitgedrukt in ton.

Externe veiligheid	TRG (ton)
Referentiesituatie	1,12
Voorgenomen activiteit	0,51
Voorgenomen activiteit/NH-90	0,62
Voorgenomen activiteit/DHA	0,54
Voorgenomen activiteit/NH-90/DHA	0,65

Het TRG van de voorgenomen activiteit en de alternatieven is kleiner dan die van de referentiesituatie.

### 5.3.3. Luchtkwaliteit

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening behoeft te worden gehouden met luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Niettemin wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Aanvullend worden voor stikstofdeposities en vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immissiewaarden bepaald. De luchtkwaliteit is berekend voor het jaar 2015 en voor NO<sub>2</sub> en fijn stof PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> ook voor de jaren 2015 en 2025.

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een of meer grenswaarden met het oog op de lokale luchtverontreiniging op te nemen in het luchthavenbesluit. Deze mogelijkheid is nog niet ingevuld. In dit besluit zijn geen grenswaarden opgenomen. Wel zijn in het MER voor de luchthaven De Kooy voor de beoordeling van de luchtkwaliteit de immissies (concentraties op leefmilieu) berekend van verschillende luchtverontreinigende stoffen. De immissies zijn berekend op basis van de emissies van het luchtverkeer, het wegverkeer, de grondgebonden emissiebronnen op de luchthaven en de achtergrondconcentraties.



In onderstaande tabel staat een overzicht van de normen voor de jaar- en uurgemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. In de tabel zijn opgenomen de resultaten van de berekeningen van de immissies binnen het totale toetsgebied voor de jaren 2015 en 2025, voor NO<sub>2</sub> de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie, voor PM<sub>10</sub> de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie en voor PM<sub>2,5</sub> de jaargemiddelde concentraties.

De verschillen in de luchtkwaliteit voor de toetsjaren wordt veroorzaakt door de verwachte afname van de achtergrondconcentraties.

Component	Achtergrond concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]		Norm	Ref MER	Voorgenomen activiteit	NH90	NH90/DHA
	2015	2025					
NO <sub>2</sub>	12,3	9,2	40 µg/m <sup>3</sup>	9,1	9,2	9,2	9,2
PM <sub>10</sub>	14,5	15,5	40 µg/m <sup>3</sup>	15,9	15,9	15,9	15,9
PM <sub>2,5</sub>	8,0	8,8	25 µg/m <sup>3</sup>	8,9	8,9	8,9	8,9

De jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> worden bijna geheel bepaald door de achtergrondconcentratie. De berekende bijdragen van zowel luchtvaart als wegverkeer gerelateerd aan de luchthaven zijn beperkt. Voor de stoffen NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> geldt voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit in de jaren 2015 en 2025 geen overschrijding van de grenswaarden. De voorgenomen activiteit en de alternatieven resulteren in een geringe verlaging van de concentraties in de directe omgeving van de luchthaven. Deze verlaging wordt bijna geheel veroorzaakt door de verlaging in achtergrondconcentraties in 2025. Het maximaal aantal overschrijdingsdagen van PM<sub>10</sub> op de inrichtingsgrens bedraagt in alle situaties in 2025 zes dagen en voldoet hiermee aan de norm van maximaal 35 dagen.

Voor geur bestaat geen landelijke norm, maar wordt de norm lokaal (door de provincie) bepaald. De geurbelasting is berekend op basis van de emissie van VOS (vluchtige organische koolwaterstoffen). Het provinciaal geurbeleid kent richtwaarden en grenswaarden. De grenswaarde voor geurgevoelige objecten 0,5 ouE/ m<sup>3</sup> (98-percentiel) wordt nergens overschreden. De geurconcentratie is in de referentie situatie maximaal 0,2 ouE/ m<sup>3</sup>, in de scenario's voorgenomen activiteit en NH-90 0,8 ouE/ m<sup>3</sup> en in scenario NH-90/DHA 0,9 ouE/ m<sup>3</sup>. Dit betreft steeds de 98-percentiel berekend op de grens van de inrichting. De geurconcentraties nemen als gevolg van de voorgenomen activiteit zodanig toe dat de 0,5 ouE/ m<sup>3</sup> contour van de 98-percentiel aan de noordoostzijde van de vliegbasis net buiten de terreingrens komt te liggen. De contour van 2 ouE/ m<sup>3</sup>, de grenswaarde voor geurgevoelige objecten voor de 99,9 percentiel ligt steeds volledig binnen de inrichtingsgrens: ook deze grenswaarde wordt dus nergens overschreden buiten de inrichtingsgrens.

De stikstofdepositie is berekend per beschouwde situatie per Natura2000 gebied en vergeleken met de gereserveerde ruimte in het PAS (Programmatisch Aanpak Stikstof). Deze berekeningen laten zien dat voor twee Natura 2000-gebieden sprake is van een toename van de stikstofdepositie van meer dan 0,05 mol N ha<sup>-1</sup> j<sup>-1</sup> (onderstaande tabel). Het betreft de Waddenzee en Duinen Den Helder-Callantsoog. De hoogste berekende stikstofdepositie vindt plaats ter hoogte van het Natura 2000-gebied Waddenzee. In het Natura 2000-gebied Noordzeekustzone wordt weliswaar een depositietoename berekend, maar liggen geen gevoelige habitattypen binnen het onderzoeksgebied.

**Maximale toename stikstofdepositie per Natura 2000-gebied per beschouwde situatie ten opzichte van de referentie MER. In de laatste kolom is de gereserveerde ontwikkelruimte weergegeven**

Natura 2000-gebied	Depositie (mol N/ha/j)				Maximale toename (mol N/ha/j)	Overschrijding KDW	Reservering PAS Prioritair project (mol N/ha/j)
	Ref MER	VA	NH90	NH90/DHA			
Waddenzee	0,48	+0,44	+0,63	+0,65	0,65	Ja	0,801
Duinen en Lage Land Texel	0,03	+0,02	+0,03	+0,03	0,03	Ja	0,052
Duinen Den Helder-Callantsoog	0,09	+0,05	+0,08	+0,09	0,09	Ja	0,092

#### 5.3.4. Ecologie

In de beoordeling van de effecten op natuur is onderscheid gemaakt tussen gebiedbescherming en soortenbescherming en zijn effecten op gebieden die deel uit maken van het Natuurnetwerk Nederland, weidevogelgebieden en stiltegebieden beoordeeld. Hierbij is o.a. gebruik gemaakt van de verleende Natuurbeschermingswetvergunningen aan Den Helder Airport (meest recente Nbw-vergunning dateert van 2012) en de monitoringonderzoeken die in het kader van de verleende Nbw-vergunningen zijn uitgevoerd. Uit de monitoringonderzoeken is o.a. gebleken dat verstoring van vogels en zeehonden niet plaatsvond boven een vlieghoogte van 1.500 voet.

De belangrijkste verstoringfactoren voor *gebiedbescherming* zijn geluid en optische verstoring. Uit de analyses volgt dat beide factoren niet leiden tot daadwerkelijke gedragsveranderingen van beschermde habitat- en vogelrichtlijnsoorten in de Natura 2000-gebieden. De voorgenomen activiteit en de alternatieven resulteren in een toename van het aantal uren dat boven Natura 2000-gebieden wordt gevlogen, maar deze toename leidt niet tot negatieve effecten op zeehonden of vogels omdat de vlieghoogte ter plekke boven de 1.500 voet ligt.

Uitgesloten is dat ten gevolge van de voorgenomen activiteit dan wel de alternatieven sprake is van negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, dan wel negatieve effecten op het duurzaam behalen van voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. De alternatieven zijn hierin niet onderscheidend van elkaar.

De stikstofdepositie van de voorgenomen activiteit en de alternatieven passen binnen de gereserveerde ruimte aan stikstofdepositie in de PAS. Op basis van de PAS en de conclusies van de passende beoordeling die in het kader van het programma is gemaakt, kan worden geconcludeerd dat de alternatieven met het toedelen van de benodigde ontwikkelingsruimte niet leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden Waddenzee, Noordzeekustzone, Duinen en Lage Land Texel en Duinen Den Helder-Callantsoog.

*Soortenbescherming* is beoordeeld op verlies van habitat ten gevolge van wijzigingen aan de inrichting (fysieke ingrepen) bijvoorbeeld ten gevolge van verplaatsen van grondgebonden activiteiten, geluidsbelasting en optische verstoring. Aan de zuidzijde is een stuk grond aan de luchthaven toegevoegd vanwege de verplaatsing van de proefdraaiplaats. Deze fysieke ingreep is beperkt van omvang en is opgenomen in de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De beperkte omvang van de ingreep en de beperkte ecologische waarde ter plekke betekenen dat er

geen sprake is van overtreding van onder de Wet natuurbescherming geformuleerde verbodsbepalingen. De alternatieven en de voorgenomen activiteit zijn hierin niet onderscheidend omdat ze niet verschillen in fysieke ingrepen in het landschap.

De verplaatsing van de proefdraaiplaats betekent dat de grondgebonden geluidscontour ter plekke iets verschuift en op enkele plaatsen (beperkt) de vigerende geluidscontour overschrijdt. De alternatieven zijn niet onderscheidend. De beperkte toename van het grondgebonden geluid leidt niet tot overtreding van onder de Wet natuurbescherming geformuleerde verbodsbepalingen.

Het flora- en faunabeheer op de luchthaven is voornamelijk gericht op het vermijden van vogelaanvaringen en andere ongevallen met fauna. Het beheer zal in de toekomst niet wijzigen. Gezien het ongewijzigd beheer en de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen wordt verwacht dat in de toekomst weinig veranderingen zullen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.

De voorgenomen activiteit evenals de alternatieven liggen fysiek buiten gebieden die zijn opgenomen in Natuurnetwerk Nederland of zijn aangewezen als weidevogel- dan wel stiltegebied. Conform het geldende toetsingskader, dat alleen ziet op (fysieke) ingrepen binnen bedoelde gebieden, kan derhalve géén sprake zijn van negatieve effecten op wezenlijke waarden en kenmerken van bedoelde gebieden.

Luchthaven De Kooy en Den Helder Airport zijn voornemens ieder een vergunning Wet natuurbescherming aan te vragen. In een separate bijlage *Wet natuurbescherming Natura 2000-gebieden beoordeling* zijn de gezamenlijke militaire en civiele luchtgebonden en grondgebonden activiteiten (conform het gekozen voorkeursalternatief) getoetst aan de Wet natuurbescherming. De beoordeling is voor het gezamenlijke luchtverkeer uitgevoerd omdat de effecten in cumulatie dienen te worden beschouwd. Daar waar mogelijk zijn de effecten van de individuele bijdragen van het militaire en civiele luchtverkeer inzichtelijk gemaakt. Uit de beoordeling volgt dat het voorkeursalternatief vergunbaar is. De bedoelde bijlage bevat voldoende informatie om vergunningen Wet natuurbescherming aan te vragen.

### 5.3.5 Grondgebonden geluid

Luchthaven De Kooy en Den Helder Airport maken deel uit van het gezoneerde industrieterrein De Kooy. De geluidszone is vastgesteld ten behoeve van het proefdraaien van helikopters (niet luchtvaart-gebonden) op het terrein van vliegveld De Kooy, bij Koninklijk Besluit De Kooy op 12 oktober 1990 (KB 90.020931). In 2017 is het zonebeheer geactualiseerd (DGMR, 2017) en is de cumulatieve geluidsbelasting in de huidige situatie ten gevolge van het industrieterrein bepaald en getoetst aan zoneringsgrenswaarden. In de actualisatie zijn naast het proefdraaien alle andere bronnen van grondgebonden geluid meegenomen. Uit de rapportage van DGMR blijkt dat bij alle woningen in de geluidszone en op de zonegrens wordt voldaan aan de zoneringswaarden. De geluidszone is in zuidwestelijke richting geheel gevuld en is daarmee het meest kritiek voor eventuele ontwikkelingen.

Vervolgens zijn de referentie- en de voorgenomen situatie nader uitgewerkt (TNO, 2017) waarbij gebruik is gemaakt van het geactualiseerde zonebeheermodel. Hieruit blijkt dat er een klein verschil is tussen het geactualiseerde zonebeheermodel en het rekenmodel dat ten grondslag lag aan de vigerende vergunning voor de grondgebonden activiteiten op militaire luchthaven De Kooy. De toename in de berekende etmaalwaarde bedraagt (afgerond) 1 dB(A) voor 6 van de 299 toetspunten.

De toename leidt niet tot overschrijding van de maximaal toegelaten geluidsbelasting (MTG) bij de woningen. In de referentiesituatie is de 50 dB(A) etmaalwaarde contour in de zuidwestelijke richting ruimer dan de zonegrens.

De 50 dB(A) etmaalwaarde contour voor de voorgenomen activiteit is groter dan die voor de referentiesituatie. De toename is het gevolg van veranderingen in de bedrijfsvoering bij Den Helder Airport. Als gevolg van verandering is er sprake van een overschrijding op enkele zonepunten van 1 tot 2 dB(A).

Onderstaande figuur toont de 50 dB(A) geluidscontouren grondgebonden geluid in de referentiesituatie en voorgenomen activiteit ten opzichte van de vigerende zone.



Berekende geluidscontouren voor militaire luchthaven De Kooy voor referentie situatie (rood) en voorgenomen activiteit (groen). Tevens zijn weergegeven de vigerende grens van het industrieterrein (oranje) en de zonegrens (paars). De rekenhoogte bedraagt 5 meter.

### 5.3.6 Overige aspecten

#### Wegverkeer

Het wegverkeer neemt in de voorgenomen activiteit en de alternatieven toe vanwege de groei van het civiele luchtverkeer en het daarmee gepaard gaande wegverkeer en de groei in werkgelegenheid. De doorstroming op de belangrijkste provinciale wegen in de directe omgeving (N250, N9 en N99) is in de huidige situatie matig en verslechtert in de autonome ontwikkeling. De toename van het wegverkeer in voorgenomen activiteit en alternatieven heeft geen invloed op de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van de betrokken wegen. De verwachte problemen met de doorstroming van het verkeer in de autonome ontwikkeling worden niet verder verslechterd bij de groei van het civiele luchtverkeer.

#### Externe veiligheid vanwege luchtverkeer

De referentie MER geeft de grootste risicocontouren en daarmee de meeste woningen en kwetsbare objecten binnen een contour. In de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven verbetert de situatie. De verschillen tussen de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven zijn klein. De uitbreiding van het civiele vliegverkeer (DHA alternatief) heeft een kleiner effect dan uitbreiding van het aantal NH-90 helikopters (NH-90 alternatief). Dit is vergelijkbaar met het geluid vanwege luchtverkeer.

#### Grondgebonden externe veiligheid

In de voorgenomen activiteit en de alternatieven vinden geen of weinig veranderingen in effecten plaats ten opzichte van de referentiesituatie aangaande de grondgebonden activiteiten. Zowel wat betreft de opslag van vliegtuigbrandstof op de luchthaven en het transport van gevaarlijke stoffen wordt aan de risiconormering voor het PR en GR voldaan. Dit geldt zowel in de referentie MER als voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Het aantal BRZO inrichtingen binnen de PR  $10^{-8}$  risicocontour neemt af van twee naar een in de voorgenomen activiteit en alternatieven.

#### Landschap, cultuurhistorie, archeologie

De relevante aspecten van de voorgenomen activiteit in relatie tot landschap, cultuurhistorie en archeologie bestaan uit ruimtelijke aanpassingen op het bestaande terrein en een uitbreiding aan de zuidzijde. Deze veranderingen hebben geen effecten op landschappelijke waarden, cultuurhistorie of archeologische waarden.

#### Bodem, water en grondwater

De relevante aspecten van de voorgenomen activiteit in relatie tot water en bodem bestaan uit een (beperkte) toename van het verharde oppervlak en een uitbreiding aan de zuidzijde. Vanwege de toename van het verharde oppervlak is extra capaciteit voor de berging van hemelwater voorzien.

## 6. Overwegingen en besluit

### 6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de overwegingen weergegeven die aan het Luchthavenbesluit De Kooy ten grondslag liggen. Aan de orde komt waarom het in het besluit voorziene gebruik nuttig en nodig is en aanvaardbaar is gelet op de uit het MER blijkende milieueffecten.

### 6.2. Overwegingen en besluit

Op grond van artikel XVIII van de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561) dienen het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein De Kooy van 31 maart 1961 en het besluit tot vaststelling van de geluidszone te worden vervangen door een luchthavenbesluit op grond van artikel 10.15 van de Wet luchtvaart. Het nu voorliggende Luchthavenbesluit De Kooy is dat besluit.

In het besluit is de voorgenomen activiteit De Kooy NH-90 alternatief, waarbij 20 NH-90 helikopters op de militaire luchthaven De Kooy worden gestationeerd, vastgesteld, gebaseerd op militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer.

Het militair luchtverkeer zoals dat is opgenomen in de voorgenomen activiteit De Kooy NH-90 alternatief bestaat uit de in paragraaf 5.2.2 als voorgenomen activiteit aangeduide taken en functies van de luchthaven De Kooy. De concentratie van alle 20 NH-90's op Maritiem Vliegveld De Kooy conform «NH-90 alternatief» is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- concentratie van alle NH-90's op één locatie bevordert de doelmatigheid van de bedrijfsvoering, omdat beide versies van de NH-90 (de maritieme en de landversie) deels hetzelfde onderhoud en voor een groot deel dezelfde opleidingen vereisen;
- plaatsing van de acht landversiehelikopters eveneens op De Kooy maakt het beter mogelijk in geval van schaarste deze helikopters ook voor beide maritieme rollen (Maritieme gevechtstaken en Amfibische operaties) in te zetten;
- door die acht helikopters op De Kooy te plaatsen en niet op vliegbasis Gilze-Rijen wordt de daadwerkelijke geluidsbelasting door die vliegbasis in de directe omgeving beperkt;
- de verschillen in milieueffecten tussen de plaatsing van 12 (voorgenomen activiteit) of 20 NH-90 helikopters (voorkeursalternatief) zijn beperkt.

De 35 Ke-geluidsruimte voor het commerciële burgerluchtverkeer is gebaseerd op een door Den Helder Airport (DHA) voorziene uitbreiding tot 29.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer. Daarmee wordt afgeweken van de voorgenomen activiteit zoals genoemd in de Notitie reikwijdte en detailniveau, die uitging van 30.000 vliegtuigbewegingen. Uit nadere analyse van de marktontwikkeling heeft DHA de verwachting voor 2025 bijgesteld naar 29.000 vliegtuigbewegingen.

De keuze voor de groei tot 29.000 vliegtuigbewegingen is ingegeven door de volgende overwegingen:

- DHA zet in op het aantrekken van lijn- en charterdiensten met vaste vleugelvliegtuigen;
- DHA verwacht dat de recente afname in offshore-helikoptervluchten voor de olie- en gasmaatschappijen uitgevoerd naar de vaste olie- en gasinstallaties (productieplatforms) en boorinstallaties op het Nederlands Continentaal Plat zich zal herstellen;

- de activiteiten om oudere boorinstallaties te ontmantelen en te verwijderen zullen in de toekomst toenemen;
- de verwachting is dat activiteiten op het gebied van offshore-windenergie een grote vlucht zullen nemen de komende 10 tot 20 jaar.

Het commercieel burgerluchtverkeer zoals dat is opgenomen in de voorgenomen activiteit De Kooy, geeft ruimte aan de burgerluchtvaartindustrie die is gevestigd op en naast het luchthavengebied door uitbreiding van lijndiensten en door het aantrekken van onderhoudsbedrijven ten behoeve van luchtvaartuigen en het vestigen van vliegtuigdealers.

Het recreatief burgerluchtverkeer en de vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang zijn gebaseerd op het bestaande gebruik, zoals bepaald op basis van historische gegevens van de afgelopen jaren, vermeerderd met 10%.

Het Milieueffectrapport luchthaven De Kooy heeft de milieueffecten die verbonden zijn met bovenstaand militair luchtverkeer, commercieel burgerluchtverkeer, beperkt recreatief burgerluchtverkeer en vluchten van algemeen maatschappelijk belang onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Hiervoor wordt verwezen naar hetgeen is opgenomen in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

De 35 Ke-geluidszone van het voorkeursalternatief is kleiner dan de bestaande geluidszone. Daardoor komen minder woningen binnen de zone te liggen en vindt een afname van het aantal ernstig geluidgehinderten en andere geluidsgevoelige gebouwen plaats.

De 35 Ke-geluidszone resulteert, ten opzichte van de geluidszone zoals die is vastgelegd in het Barro, niet in nieuwe belemmeringen voor bestemmingsplannen. Met de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit en het Besluit militaire luchthavens gaan enigszins versoepelde regels gelden voor nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 35 Ke-geluidszone. In de jaren negentig is in opdracht van het Ministerie van Defensie een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. In 2010 zijn nog twee huizenblokken geïsoleerd. Omdat de nieuwe 35 Ke-geluidszone kleiner is dan en ligt binnen de bestaande, geeft deze geen aanleiding voor een nieuw geluidsisolatieprogramma.

De externe veiligheid laat een verbetering zien ten opzichte van de referentiesituatie.

Wat betreft de luchtkwaliteit heeft het voorkeursalternatief (NH-90 alternatief) nauwelijks effect op de luchtkwaliteit. De jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> geven geen overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Het voorkeursalternatief past binnen de ontwikkelruimte van de Programmatische Aanpak Stikstof.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 19 september 2017 een Tussentijds toetsingsadvies uitgebracht over het MER. Naar aanleiding van het advies van de Commissie is het rapport op een aantal aspecten aangevuld en zijn enkele gesignaleerde onduidelijkheden verhelderd.

Het ontwerp-luchthavenbesluit heeft samen met het MER ter inzage gelegen. Tevens zijn de stukken aangeboden aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Maritiem Vliegveld De Kooy (commissie

ingesteld op basis van artikel 28 Lvw). Deze commissie heeft laten weten geen advies uit te brengen.

Bij de overwegingen zijn de uitkomsten van het bestuurlijk overleg, de inspraak en de adviezen betrokken.

Het besluit legt het luchthavengebied vast en het beperkingengebied. Het luchthavengebied is gelijk aan het aangewezen luchtvaartterrein zoals weergegeven in bijlage 1. Het beperkingengebied omvat het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2. (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels gelden met betrekking tot een bestemming die of een gebruik dat vogels aantrekt zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.3. (het vogelbeheersgebied).

Tevens legt het luchthavenbesluit de beide bouwstenen van de geluidszone vast, te weten het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het militaire luchtverkeer (de militaire geluidsruimte) en het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het commercieel burgerluchtverkeer (de burgergeluidsruimte). Tenslotte bevat het besluit de omvang van het recreatief burgermedegebruik in de vorm van een maximum aantal vliegtuigbewegingen en de openstellingstijden van de luchthaven. Het burgermedegebruik wordt mogelijk gemaakt door middel van een vergunning voor burgermedegebruik.

Met het beperkingengebied rond de luchthaven, dat bij dit besluit wordt vastgesteld, worden voor de omgeving nagenoeg dezelfde indirecte ruimtelijke gevolgen van de aanwezigheid van de luchthaven veroorzaakt als die reeds jarenlang bestaan. De in dit besluit opgenomen geluidszone is kleiner dan de bestaande geluidszone. Het beleid over obstakelvrije vlakken rond de militaire luchthavens voor de veilige afwikkeling van het luchtverkeer is geformuleerd in het Structuurschema Militaire Terreinen en de nadere uitwerking in de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006. De obstakelvrije vlakken zijn ongewijzigd overgenomen in dit besluit. In veel bestemmingsplannen zijn deze indirecte ruimtelijke gevolgen reeds juridisch verankerd. De kosten die zijn gemoeid met het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan komen, aangezien het hier een reguliere taak van de gemeente betreft, voor rekening van de gemeente. Sinds de inwerkingtreding van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening moeten gemeenteraden de in deze regeling aangewezen geluidszone en obstakelvrije vlakken in acht nemen.

Als onderdeel van het beperkingengebied wordt een vogelbeheersgebied rond de luchthaven vastgesteld. De begrenzing van het vogelbeheersgebied komt overeen met de grens van het Inner Horizontal and Conical Surface (ICHS), dat onderdeel is van de obstakelvrije vlakken. Hierdoor worden geen aanvullende bestemmingsplannen betrokken in het beperkingengebied, terwijl regels inzake vogelaantrekkende werking al vele jaren worden gehanteerd in het overleg met gemeenten.

De Wet luchtvaart bevat voor externe veiligheid en luchtkwaliteit geen normstelling en beoordelingskader. Derhalve bevat het luchthavenbesluit geen bepalingen voor externe veiligheid en luchtkwaliteit.



In de jaren 1985 tot en met 2003 is in opdracht van het Ministerie van Defensie een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen. De woningen lagen in de 40 Ke-contour van de geluidszone zoals vastgelegd in het SMT. Omdat de geluidszone nog niet was vastgesteld op basis van de Luchtvaartwet, is het programma destijds uitgevoerd als presanering conform de toen geldende Regeling geluidwerende voorzieningen. De 40 Ke-geluidsbelastingscontour zoals vastgesteld in dit besluit, is kleiner dan die van de geluidszone zoals vastgesteld in 1992 en bevestigd in het SMT-2. Omdat het geluidsisolatieprogramma is uitgevoerd op basis van de contour uit het SMT, geeft het besluit geen aanleiding voor een nieuw geluidsisolatieprogramma.

Geconstateerd wordt dat de effecten die het gevolg zijn van het met het Luchthavenbesluit De Kooy mogelijk gemaakte luchthavenluchtverkeer, relatief beperkt zijn. Daar staat tegenover het belang van het vaststellen van de gebruiksmogelijkheden voor de militaire luchthaven De Kooy alsmede het belang van het vergroten van de capaciteit voor het commercieel burgerluchtverkeer. Gelet hierop wordt het vaststellen van dit besluit, alles afwegende, aanvaardbaar geacht.

## **7. Handhaving**

De handhaving van de geluidsbelasting ingevolge de Wet luchtvaart geschiedt ingevolge artikel 10.20 van de Wet luchtvaart door de Minister van Defensie. Binnen het ministerie van Defensie wordt deze taak uitgevoerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

Ingevolge artikel 10.23 van de Wet luchtvaart worden de gegevens omtrent het feitelijk gebruik jaarlijks door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat herleid tot contouren die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven. Deze jaarcontouren kunnen worden getoetst aan de geluidszone. De jaarcontourenkaarten zijn openbaar.

De systematiek van de Wet luchtvaart gaat er vanuit dat de geluidszone ruimte moet bieden aan het maximale gebruik in enig jaar. De afgelopen jaren heeft geen overschrijding van de geluidszone plaatsgevonden.

Bij overschrijding van de grenswaarde zal de Minister van Defensie ingevolge artikel 10.21 van de wet maatregelen voorschrijven om de geluidsbelasting terug te dringen binnen de grenswaarden.

Het feitelijk toestaan van commercieel burgerluchtverkeer en recreatief burgerluchtverkeer wordt conform artikel 10.27 van de Wet luchtvaart opgenomen in vergunningen voor burgermedegebruik. Het commercieel burgerluchtverkeer wordt gehandhaafd op de burgergeluidsruimte. Recreatief burgerluchtverkeer wordt op aantallen vliegtuigbewegingen per jaar gehandhaafd.

Klachten over het gebruik van de luchthaven De Kooy kunnen worden ingediend bij de luchthaven en bij het algemene klachtennummer van het Commando luchtstrijdkrachten. Over de aantallen klachten en de behandeling daarvan wordt gerapporteerd aan de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu van de luchthaven De Kooy.

## **8. Administratieve lasten**

Het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven De Kooy berust op de Wet luchtvaart zoals die is komen te luiden bij de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561). Deze wijzigingswet heeft voorzien in onder

andere een nieuw juridisch regime voor de militaire luchthavens, die tot dan hun regeling vonden in op de Luchtvaartwet berustende aanwijzingen van militaire luchtvaartterreinen. Naast de juridische vormgeving van de luchthaven als zodanig is tevens voorzien in een nieuwe juridische regeling van het zogenaamde medegebruik van militaire luchthavens door de burgerluchtvaart, ter vervanging van het in de Luchtvaartwet vervatte, niet meer adequate ontheffingenstelsel. De militaire luchthavens en het fenomeen burgermedegebruik zijn met andere woorden geen nieuwe verschijnselen. Slechts de juridische ophanging en vormgeving in de wetgeving zijn gemoderniseerd.

In de memorie van toelichting bij de genoemde wijzigingswet (Kamerstukken II, 2005-2006, 30 452, nr. 3, par. 10.7.6) is uitgebreid ingegaan op de administratieve lasten van het wetsvoorstel voor bedrijf en burger. Aangegeven is dat er geen sprake is van grote wijzigingen ten opzichte van het onder de Luchtvaartwet geldende systeem. Zo is het regime voor de geluidsbelasting ongewijzigd overgenomen. Voor het bedrijfsleven is van betekenis de invoering van een separate geluidsruimte voor structureel commercieel burgermedegebruik. Dat houdt in dat de tot nu toe in ontheffingen voor medegebruik neergelegde beperking tot een maximum aantal vluchten, wordt vervangen door een eigen geluidruimte die de burgermedegebruiker de gelegenheid biedt tot een vergroting van het aantal vliegbewegingen door gebruik te maken van stillere vliegtuigen. Tenslotte is aangegeven dat de verplichting tot het bijhouden van gegevens met het oog op de handhaving van de geluidszone geen verzwaring is ten opzichte van de onder de Luchtvaartwet reeds bestaande verplichting daartoe.

Het thans voorliggende besluit bevat puur de uitvoering van het regime dat is neergelegd in de Wet luchtvaart. Dat betekent dat het besluit geen andere keuzes of andere verplichtingen bevat dan die reeds aan de orde zijn geweest ten tijde van de wijziging van de Wet luchtvaart. Het besluit stelt de voortzetting van militaire en civiele vliegactiviteiten zeker. Het besluit bevat geen nieuwe bepalingen die leiden tot administratieve lasten of nalevingskosten voor burgers en bedrijven. Zoals in hoofdstuk 6 van deze toelichting is uiteengezet, leiden de uit te voeren vliegtuigbewegingen tot minder gehinderden en worden er mogelijkheden geboden voor nieuwbouw van woningen.

## **Toelichting – Artikelsgewijs**

### **Artikel 1.1**

De definitie van het begrip recreatief burgerluchtverkeer is ontleend aan artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens en toegespitst op de op de luchthaven De Kooy plaatsvindende vormen van recreatief luchtverkeer. Onder de woorden «start» en «landing» in de definitie van het begrip «vliegtuigbeweging» vallen tevens een zogenaamde «touch and go», waarbij het vliegtuig de landingsbaan raakt en meteen weer opstijgt, alsmede een «low approach», waarbij het vliegtuig de landingsbaan niet aanraakt.

### **Artikel 2.1**

Artikel 2.1, eerste en tweede lid, strekt tot uitvoering van artikel 10.15, tweede lid, van de wet door het vaststellen van het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het beperkingengebied is het gebied dat is gelegen buiten het luchthavengebied.

Het derde lid geeft de samenstelling van het beperkingengebied aan. Dit gebied bestaat uit het gebied behorende bij de grenswaarde voor geluidsbelasting (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels gelden met het oog op vogelaantrekkende werking (het vogelbeheergebied). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 10.17 van de wet.

De geluidszone is de weergave van de maximaal optredende geluidsbelasting in Kosteneenheden van het gezamenlijke luchthavenluchtverkeer (door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen) in enig jaar.

Het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) komt overeen met die van het scenario voor de militaire luchthaven De Kooy inclusief commercieel burgerluchtverkeer. De oppervlakte van de geluidszone bedraagt 4,01 km<sup>2</sup>.

De geluidszone is opgebouwd uit het gebied behorende bij de grenswaarde voor het militaire luchtverkeer (de militaire geluidsruimte, artikel 4.1.1) en het gebied behorende bij de grenswaarde voor het commercieel burgerluchtverkeer (de burgergeluidsruimte, artikel 4.2.1). De militaire geluidsruimte en de burgergeluidsruimte dienen voor de beoordeling en de handhaving van het militaire luchtverkeer respectievelijk het burgerluchtverkeer.

Het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens (het obstakelbeheergebied) omvat enerzijds hoogtes die gekoppeld zijn aan de ligging van de start- en landingsbaan (funnel en IHCS) en anderzijds hoogtes die verband houden met het op de luchthaven aanwezige instrument landingssysteem (ILS). Het gebied waarbinnen regels gelden gelet op de ongewenste vogelaantrekkende werking in de nabijheid van de luchthaven komt overeen met het gebied dat wordt bestreken door het IHCS.

### **Artikel 3.1.1**

Het luchthavengebied is weergegeven op een bij het besluit behorende kaart (bijlage 1). Hieruit blijkt de ligging van het banenstelsel, de rolbanen en de vliegtuigopstelplaatsen. Onder het luchthavengebied vallen ook de daar aanwezige voorzieningen van Den Helder Airport, zoals het platform en het stationsgebouw, voor het afwikkelen van zowel de helikopter

offshore-vluchten als de zakenvluchten via charters en lijndiensten. De omvang van het luchthavengebied – zoals aangewezen in bijlage 1 – komt overeen met de huidige omvang van het luchtvaartterrein zoals deze is opgenomen in het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet, met dien verstande dat de afbakening van het gebied is geactualiseerd. Dit betreft percelen die in eigendom zijn van het Ministerie van Defensie en die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken en functies van de luchthaven De Kooy.

Er zijn geen voorschriften omtrent de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het luchthavengebied in het besluit opgenomen, behoudens het vastleggen van het banenstelsel.

### **Artikel 3.2.1**

Op de kaart die behoort bij artikel 3.2.1 (bijlage 3) zijn de geluidszone en de daarbinnen liggende geluidscontouren weergegeven zoals die voortvloeien uit de in hoofdstuk 2 van het BML vastgelegde normering. Als gevolg van de in het BML doorgevoerde vereenvoudiging van het stelsel is er binnen de geluidszone die wordt bepaald door de grenswaarde van 35 Ke nog slechts sprake van geluidscontouren die behoren bij de waarden 40, 45 en 65 Ke.

Hoofdstuk 2 van het BML brengt mee dat op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidszone, nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen niet is toegestaan. In afwijking hiervan is nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan, indien is voldaan aan de bepalingen van de artikelen 6 en 7 van het BML. Op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidscontour van 65 Kosteneenheden, zijn geen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens het in artikel 14 van het BML verankerde «blijfrecht».

Bijlage 3 toont de geluidscontouren met de waarde van 35 Kosteneenheden en met hogere waarden. Die kaart is een met behulp van computerberekeningen getekende kaart. De geluidscontouren bestaan uit de door de computer berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan – op basis van een interpolatievoorschrift – een enigszins vloeiend verloop is gegeven. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of een beheersverordening voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied, wordt de geluidszone in acht genomen. In de gangbare praktijk van het berekenen van geluidscontouren is uitgangspunt dat bij het opnemen van de geluidscontouren geen grotere afwijkingen van de berekende computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke aan weerszijden van de berekende computerlijn, zodanig dat het resultaat van de verwerking van de contourenlijnen in het bestemmingsplan neutraal is ten aanzien van aantallen woningen en de oppervlakte binnen de contouren. Hiermee kan het doorsnijden van gebouwen of percelen worden voorkomen. Het ligt in de rede dat deze praktijk ongewijzigd wordt voortgezet.

### **Artikel 3.2.2**

Voor het veilig afwikkelen van luchtverkeer in de omgeving van de luchthaven De Kooy gelden in een bepaald gebied (het obstakelbeheergebied) rond de luchthaven maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten, zoals woon- en kantoorgebouwen, antennemasten, windmolens en bomen. De maximaal toelaatbare hoogtes en de ligging en omvang van het gebied worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbanen en berusten op internationaal vastgelegde afspraken (funnel en *Inner Horizontal and Conical Surface*). Het is van belang dat in de gebieden van deze obstakelvrije vlakken de maximaal toelaatbare hoogtes niet worden overschreden.

Voor het begeleiden van vliegtuigen van en naar de luchthaven De Kooy zijn op het luchthavengebied navigatiehulpmiddelen aanwezig, zoals een instrument landingssysteem (ILS) voor het aanvliegen van de landingsbaan. De goede werking van deze apparatuur kan worden verstoord door objecten in een bepaald gebied rond deze apparatuur. De afmetingen van het gebied zijn vastgelegd in internationale afspraken. Het is van belang dat bouwplannen in deze verstoringengebieden worden getoetst op eventuele verstoringseffecten.

Bijlagen 4 en 5 tonen de obstakelbeheergebieden voor funnel en *Inner Horizontal and Conical Surface* onderscheidenlijk voor ILS.

De gronden waarop hoogtebeperkingen gelden in verband met de vliegveiligheid, zijn weergegeven in de kaarten die behoren bij artikel 3.2.2. De normstelling terzake is vastgelegd in artikel 16 van het BML. Bedoeld artikel bevat tevens een aantal uitzonderingen dat is ontleend aan het beleid dat reeds gold ten tijde van het tot stand komen van het onderhavige besluit. Het gaat daarbij met name om reeds bestaande situaties dan wel in relatie tot instrument landingssystemen om de mogelijkheid om door middel van onderzoek aan te tonen dat de eventuele beïnvloeding van genoemde installaties uit oogpunt van de veiligheid van het luchtverkeer aanvaardbaar zal zijn.

### **Artikel 3.2.3 en artikel 5.1**

De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving van de luchthaven vormt een groot risico voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Om te voorkomen dat vogelpopulaties zich in de directe omgeving van de luchthaven vestigen, is het noodzakelijk om een select aantal bestemmingen of vormen van grondgebruik binnen een straal van 6 km vanaf het banenstelsel te weren. Bij een dergelijk gebruik of een dergelijke bestemming moet in het bijzonder worden gedacht aan open wateroppervlaktes, natuur- en vogelbeschermingsgebieden, vishouderijen, opslag in de open lucht van voedingsmiddelen of organisch materiaal en afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Artikel 3.2.3 voorziet in een dergelijke planologische beperking. Met het oog op het beperken van het risico op vogelaanvaringen worden beperkingen gesteld aan een bestemming die of gebruik dat vogels aantrekt (vogelbeheersgebied).

Bijlage 6 toont het gebied waar beperkingen gelden voor vogelaantrekende bestemmingen. Het gebied komt overeen met het gebied dat wordt bestreken door het *Inner Horizontal and Conical Surface*, het conisch-vormige deel van het obstakelvrije vlak.

Het grondgebruik of een bestemming wordt slechts dan toegestaan, indien het gebruik of de bestemming reeds voor inwerkingtreding van het besluit rechtmatig was, of indien het grondgebruik of de bestemming in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Laatstgenoemde verklaring van geen bezwaar wordt enkel afgegeven, indien de aanvrager aan de hand van een fauna-effectstudie heeft weten aan te tonen dat een bestemming of een grondgebruik niet zal leiden tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen, indien nodig, mitigerende voorwaarden worden verbonden.

Artikel 5.1 bevat een overgangsbepaling die zeker stelt dat een reeds ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit bestaande bestemming of bestaand gebruik toegestaan blijft.

#### **Artikel 4.1.1**

Dit artikel legt voor de luchthaven De Kooy als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het militaire luchtverkeer de in het BML genoemde waarde van 35 Kosteneenheden vast. De grenswaarde voor het militair luchtverkeer (de militaire geluidsruimte) dient voor de afbakening van het maximale gebruik van het militaire luchtverkeer en mag niet worden overschreden.

De oppervlakte van de militaire geluidsruimte bedraagt 2,13 km<sup>2</sup>. Bijlage 7 geeft de geografische ligging van de militaire geluidsruimte weer.

#### **Artikel 4.1.2**

Artikel 4.1.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het militaire luchtverkeer. In het artikel worden openstellingstijden van de luchthaven voor het militaire luchtverkeer vastgesteld. De openstellingstijden voor de militaire luchtvaart zijn afkomstig uit en treden in de plaats van de luchtmachtvoorschriften terzake. In principe wordt van maandag tot en met donderdag tussen 08.00 uur en 23.00 uur, in de zomerperiode tot 01.00 uur, en op vrijdag van 08.00 uur tot 16.00 uur gevlogen. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van nationale en internationale oefeningen, waaronder begrepen het vliegen van demonstraties in het weekend, en in geval van dringende operationele noodzaak.

#### **Artikel 4.2.1**

Dit artikel legt voor de luchthaven De Kooy als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het commercieel burgerluchtverkeer de in het BML genoemde waarde van 35 Kosteneenheden vast. Dit krijgt gestalte door het vastleggen van de burgergeluidsruimte. De grenswaarde voor burgerluchtverkeer (de burgergeluidsruimte) dient voor de afbakening van het maximale gebruik van het commerciële burgerluchtverkeer en mag niet worden overschreden. De oppervlakte van de burgergeluidsruimte bedraagt 1,77 km<sup>2</sup>. Bijlage 8 geeft de geografische ligging van de burgergeluidsruimte weer.

Met een vergunning voor burgermedegebruik op basis van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart kan door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan Den Helder Airport C.V. een geluidsruimte worden toegedeeld tot maximaal de burgergeluidsruimte die in het besluit is vastgelegd.

#### **Artikel 4.2.2**

Artikel 4.2.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het commercieel burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Voor het commercieel burgerluchtverkeer voorziet artikel 4.2.2 in openstellingstijden op maandag tot en met vrijdag van 07.00 uur tot 22.00 uur en op zaterdagen, zondagen en een aantal feestdagen van 07.00 uur tot 11.00 uur en 14.00 uur tot 20.00 uur.

Vanwege het belang van de openstellingstijden voor de directe omgeving van de luchthaven worden deze in het besluit neergelegd zodat deze bij de bestuurlijke voorbereiding van het besluit worden betrokken. Artikel 4.2.2 bevat de maximale tijdstippen waaraan het burgerluchtverkeer is gebonden.

Het derde lid is ontleend aan artikel 2, vierde lid, van het Besluit burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein De Kooy (Stcrt 2003, 226) en ziet op de openstelling van de luchthaven in een uitzonderingsgeval, waarbij kan worden gedacht aan een door slecht weer vertraagd vliegtuig. Waar deze bepaling een afwijking van de reguliere openstelling betreft, hoort deze thuis in het luchthavenbesluit. In de bepaling is door het woord «incidenteel» tot uitdrukking gebracht dat het hier een uitzonderingsgeval betreft.

#### **Artikel 4.3.1**

Artikel 4.3.1 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door recreatief burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Omdat deze vliegtuigbewegingen plaatsvinden door vliegtuigen die niet vallen in de systematiek van de geluidsbelasting in Kosteneenheden, is als grenswaarde voor de recreatieve burgervliegtuigbewegingen een maximum aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis opgenomen in het besluit. De in artikel 4.3.1 opgenomen grenswaarde voor de geluidsbelasting door het recreatief burgerluchtverkeer vloeit voort uit artikel 10.28, eerste lid, van de wet en krijgt gestalte door het vastleggen van een maximum aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar. Het betreft hier het totale aantal vliegtuigbewegingen, dat via vergunningen zal worden verdeeld over het recreatief burgerluchtverkeer.

Voor het burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient – waarbij het gaat om spoedeisende hulpverlening en uitoefening van politietaken – wordt geen grenswaarde vastgelegd, zoals reeds eerder is aangegeven op pagina 51 van de memorie van toelichting bij de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (kamerstukken II, 2005–2006, 30 452, nr. 3). Voor het recreatief burgerluchtverkeer in de vorm van modelvliegen geldt geen grenswaarde omdat de starts en landingen van modelvliegtuigen redelijkerwijs niet zijn bij te houden. In de praktijk blijkt het modelvliegen qua geluidsbelasting niet tot problemen te leiden.

#### **Artikel 4.3.2**

Artikel 4.3.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het recreatief burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Voor het recreatief burgerluchtverkeer gelden de openstellingstijden zoals die in algemene zin in artikel 21 van het Besluit militaire luchthavens zijn vastgelegd. De uniforme daglichtperiode is de periode omschreven in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014. Burgerluchtvaart met een algemeen maatschappelijk belang, dat ingevolge een vrijstelling van de militaire luchthaven gebruik zal kunnen maken, kan vanwege het noodzakelijk karakter van deze vorm van luchtvaart ook buiten de openstellingstijden van militaire luchthavens gebruikmaken. Voor de goede orde wordt erop gewezen dat artikel 28 van het Besluit militaire luchthavens een aantal beperkende voorwaarden stelt aan het gebruik door vluchten uit algemeen maatschappelijk belang die buiten de openstellingstijden van de luchthaven vallen. Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012. Ook opsporings- en reddingshelikopters kunnen buiten de openstellingstijden van de luchthaven gebruik maken. Het betreft hier zowel de civiele Search and Rescue-taak voor de booreilanden als de (tijdelijke)

waarneming door een civiele operator van de Defensie-Search and Rescue-taak.

#### **Artikel 4.4.1**

Artikel 4.4.1 bevat de mogelijkheid om van de regels voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer af te wijken in verband met evenementen. Voorbeelden van evenementen zijn de Luchtmachtdagen (de Open Dagen van het Commando luchtmachtstrijdkrachten en het oefenen daarvoor) die rouleren over de diverse luchthavens.

#### **Artikel 5.2**

Met dit artikel wordt nadere invulling gegeven aan de in artikel 7.39 Wet milieubeheer neergelegde verplichting voor het bevoegd gezag om de gevolgen die de uitvoering van een besluit voor het milieu heeft, te onderzoeken.

#### **Artikel 5.3**

Op luchthavenbesluiten is ingevolge artikel 1.1, eerste lid, onderdeel a, van de Crisis- en herstelwet afdeling 2 van die wet van toepassing. Dat betekent dat de procedure om tot een luchthavenbesluit te komen, is onderworpen aan een aantal bepalingen uit die wet, waaronder de in artikel 1.4 van die wet voorziene beperking van het beroepsrecht.

#### **Artikel 5.4**

Zoals in de inleiding van de toelichting reeds is vermeld, vervangt het besluit het tot nu toe bestaande aanwijzingsbesluit op basis van de Luchtvaartwet. Inhoudelijk brengt het besluit geen wijziging ten opzichte van de reeds bestaande situatie. In die zin is slechts sprake van een gewijzigde juridische vormgeving. De geluidszone is kleiner dan de thans vigerende. Door wijziging van het BML leidt dit tot nieuwbouwmogelijkheden. Gelet hierop wordt niet aangesloten bij de vaste veranderingen.

De Staatssecretaris van Defensie,  
B. Visser