

Besluit burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein De Kooy

10 en 14 november 2003/
nr. MG2003002065

De Staatssecretaris van Defensie en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelezen het verzoek van Den Helder Airport C.V. van 20 februari 2003, nr. CS 2003/B3644/CN, tot burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein De Kooy op basis van een ontheffing ex artikel 33 van de Luchtvaartwet;
Gelet op artikel 33, tweede lid van de Luchtvaartwet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht;
Gezien het advies van 1 oktober 2003 van de, op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet ingestelde Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Marinevliegkamp De Kooy;

Besluiten:

Artikel 1

Aan Den Helder Airport C.V. (waaronder medebegrepen haar eventuele rechtsopvolgster onder algemene titel) wordt als burgerexploitant, onder wiens verantwoordelijkheid burgermedegebruik op het militaire luchtvaartterrein De Kooy op commerciële basis plaatsvindt, ten behoeve van de exploitatie van dit burgermedegebruik, ontheffing verleend van het gestelde in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet onder toepassing van de hierna volgende bepalingen.

Artikel 2

1. Het totale aantal burger vliegtuigbewegingen per jaar zoals bedoeld in artikel 1 mag niet hoger zijn dan 20.000 door luchtvaartuigen, met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg, alsmede 5.000 door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg.
2. De geluidsbelasting veroorzaakt door burger vliegtuigbewegingen, mag tezamen met de geplande maximale geluidsbelasting door militaire

vliegtuigbewegingen, de op basis van de Luchtvaartwet vastgestelde geluidszone (KB van 18 augustus 1994, nr. 94.006455) niet overschrijden.

3. Het in artikel 1 bedoelde burgermedegebruik is verboden tussen 21.00 uur en 07.00 uur.

4. Op verzoek van Den Helder Airport C.V. kan de commandant van het marinevliegkamp De Kooy besluiten het militaire luchtvaartterrein De Kooy gedurende de in het derde lid genoemde tijden voor het burgermedegebruik incidenteel open te stellen.

5. Het in het derde lid gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan, tussen 20.00 uur en 21.00 uur had moeten arriveren, doch vanwege één van de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, indien de landing niet later dan een uur na afloop van de openingstijd, volgend uit lid 3, plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen door of namens de Staatssecretaris van Defensie:

a. onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien;

b. verkeersleidingstechnische redenen;

6. Het in het derde lid gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan, tussen 20.00 uur en 21.00 uur had moeten starten, doch vanwege de één van de hierna te noemen omstandigheden bij vertrek is vertraagd, indien het vertrek niet later dan een uur na afloop van de openingstijd, volgend uit lid 3, plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen door of namens de Staatssecretaris van Defensie:

a. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel de luchtvaarttechnische gronduitrusting;

b. extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.

Artikel 3

Bij het in artikel 1 bedoelde burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein De Kooy is het verboden:

- te starten en te landen met luchtvaartuigen, waarvoor geen verklaring omtrent de geluidscertificering is afgegeven, gebaseerd op de bepalingen, die gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de minimummaatstaven, die op grond van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld;
- te starten en te landen met luchtvaartuigen met een hoofdstuk 2 geluidscertificering.

Artikel 4

Den Helder Airport C.V. ziet er op toe dat het in artikel 1 genoemde burgermedegebruik voldoet aan de navolgende voorwaarden:

- de vereiste vergunning tot vervoer is verleend;
- gezagvoerders houden zich aan de door de Joint Aviation Authorities gestelde Joint Aviation Requirements OPS (JAR-OPS);
- gezagvoerders houden zich te allen tijde aan zowel de obstakel- als weerminima, die zijn vermeld in:
 - JAR-OPS;
 - Militaire Aeronautical Information Publications (A.I.P.) Nederland;
 - Burger A.I.P. Nederland;
- gezagvoerders houden zich te allen tijde aan de door de Minister van Verkeer en Waterstaat (de verstrekker van het Air Operator Certificate) gestelde minima, indien deze minima strenger zijn dan de minima gesteld in de JAR-OPS of de minima gesteld in de hiervoor genoemde A.I.P.'s.

Artikel 5

1. De standaardbrandweergereedstelling is NATO CAT H 3. Bij deze brandweergereedstelling geldt de ontheffing als bedoeld in artikel 1, uitsluitend voor vaste vleugelvliegtuigen met een maximale lengte van 18 meter en een rompbreedte van maximaal 3 meter. Op aanvraag kan de brandweergereedstelling worden opgeschaald tot NATO CAT H 6, waarbij dan de ontheffing als bedoeld in arti-

kel 1, geldt voor vaste vleugelvliegtuigen met een maximale lengte van 39 meter en een rompbreedte van maximaal 5 meter. Voor helikopters met een lengte tot 15 meter geldt een brandweergereedstelling van minimaal NATO CAT H 1, voor helikopters met een lengte van 15 tot 24 meter geldt een brandweergereedstelling van minimaal NATO CAT H 2. Voor helikopters met een lengte van 24 meter of meer geldt een brandweergereedstelling van NATO CAT H 3.

2. Gelet op de baansterkte geldt de ontheffing alleen voor luchtvaartuigen met een Load Classification Number (LCN)-waarde van maximaal 27.

Artikel 6

1. Den Helder Airport C.V. doet binnen een maand na inwerkingtreding van dit besluit opgave aan de commandant van het marinevliegkamp De Kooy van alle, voor het kalenderjaar 2003, geplande burger vliegtuigbewegingen met de onder dit besluit vallende burgerluchtvaartuigen. Voor de daaropvolgende jaren dient uiterlijk in november van het jaar daaraan voorafgaande opgave te worden gedaan.
2. De opgave, bedoeld in het eerste lid, behelst:
 - a. type luchtvaartuig;
 - b. lengteklasse en rompbreedteklasse van het luchtvaartuig;
 - c. maximale LCN-waarde;
 - d. onderverdeling in dagen van de week;
 - e. onderverdeling in tijdklassen binnen een etmaal van de start c.q. landing;
 - f. geluidscertificering.
3. Den Helder Airport C.V. doet maandelijks opgave aan de commandant van het marinevliegkamp De Kooy van alle daadwerkelijk uitgevoerde burger vliegtuigbewegingen met de onder dit besluit vallende burgerluchtvaartuigen.
4. De opgave, bedoeld in het derde lid, behelst:
 - a. type luchtvaartuig;
 - b. lengteklasse en rompbreedteklasse van het luchtvaartuig;
 - c. actuele LCN-waarde;
 - d. datum en tijdstip start c.q. landing;
 - e. vluchtnummer;
 - f. geluidscertificering.

Artikel 7

Het bepaalde in artikel 2 is niet van toepassing op luchtvaartuigen die:

- a. in nood verkeren;
- b. ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet.

Artikel 8

Van dit besluit mag slechts gebruik worden gemaakt:

- a. indien de daarbij vereiste privaatrechtelijke vergunning is verkregen en met inachtneming van de daarbij gestelde voorwaarden;
- b. met inachtneming van het gestelde in de beschikking van de Minister van Defensie van 8 mei 1967, nr. 202.620/11k, zoals sedertdien gewijzigd, houdende Algemene en Bijzondere voorwaarden betreffende het medegebruik van militaire luchtvaartterreinen door derden;
- c. indien met de Staat een nadere overeenkomst is gesloten met betrekking tot de gevolgen van de exploitatie van het commerciële burgermedegebruik.

Artikel 9

Het gemeenschappelijk besluit van de Staatssecretaris van Defensie van 26 februari 1996, nr. S. 37231 en van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 februari 1996 met nummer S. 37231 wordt ingetrokken.

Artikel 10

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Den Haag, 14 november 2003.

De Staatssecretaris van Defensie,

C. van der Knaap.

De Staatssecretaris van Verkeer en

Waterstaat,

M.H. Schultz van Haegen.

Bezwaar

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen 6 weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift gericht aan de Minister van Defensie, indien bij de Commissie advisering bezwaarschriften Defensie, Postbus 20701, 2500 ES 's-Gravenhage. Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste bevatten: de naam en het adres van de indiener; de dagtekening; een omschrijving van

het besluit waartegen het bezwaar is gericht; de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijld spoed dat vereist, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de president van de rechtbank die bevoegd is. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.

Toelichting

1. Aanleiding

Het militaire luchtvaartterrein De Kooy is een op basis van de Luchtvaartwet aangewezen militair luchtvaartterrein. Op dit militair luchtvaartterrein vindt op permanente basis burgermedegebruik plaats. Het commerciële burgermedegebruik wordt sinds vele jaren afgehandeld door Den Helder Airport C.V. Naast het commerciële burgermedegebruik vindt er op het marinevliegkamp De Kooy ook recreatief burgermedegebruik en burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang (amb) plaats. Er is thans een artikel 34 Luchtvaartwet (Lvw) ontheffing actueel voor de op De Kooy gehuisveste vliegclub ten aanzien van het recreatieve burgermedegebruik. De ontheffingen voor vluchten met een algemeen maatschappelijk belang (amb) worden gegeven voor onder andere kalibratie-, politie-, ambulance- en donorvluchten. Het recreatieve verkeer en het amb verkeer kunnen landen en stijgen zonder tussenkomst van Den Helder Airport C.V. en staan verder los van de vliegtuigbewegingen uitgevoerd door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg alsmede de vliegtuigbewegingen uitgevoerd door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg die door tussenkomst van Den Helder Airport C.V. worden afgehandeld.

De geluidszone ingevolge de Lvw als weergave van de maximale geluidsbelasting door de gezamenlijke militaire en burgervliegtuigen (startende en landende vliegtuigen) is vastgesteld op 5 juni 1992, nummer MG 9205762 en bij KB 94.006455 d.d. 18 augustus 1994 bekrachtigd.

Ingevolge de Lvw mag een aangewezen militair luchtvaartterrein in het algemeen niet worden gebruikt ten behoeve van de civiele luchtvaart.

Van dit verbod kan door de Minister van Defensie, gezamenlijk met de Minister van Verkeer en Waterstaat, ontheffing worden verleend op basis van artikel 33 en op basis van artikel 34 Lvw.

In het kader van het Structuurschema Militaire Terreinen is aangegeven dat op het Marinevliegkamp De Kooy structureel burgermedegebruik plaatsvindt tot 16.000 vliegtuigbewegingen plus een ongedefinieerd aantal propeller-vliegtuigen lichter dan 6.000 kg.

Zowel in 1998 als in 2001 dreigde het maximaal aantal toegestane burger-vliegtuigbewegingen van 16.000 te worden bereikt (de lichte propeller-vliegtuigen tellen in dit kader niet mee). Verzoeken tot ophoging in beide jaren waren voorzien van een goede, voornamelijk op economische motieven gebaseerde, onderbouwing. Voorts waren beide verzoeken onderbouwd met een toetsing aan de geluidsbelasting, terwijl bij het verzoek voor het jaar 2001 tevens informatie was gevoegd over externe veiligheid en luchtverontreinigende emissies. Na ampele overwegingen werd besloten tot een incidentele ophoging tot een aantal van 18.000 vliegtuigbewegingen in 1998 en 18.250 vliegtuigbewegingen in 2001.

Toen de directeur van Den Helder Airport C.V., op grond van het gebruiksplan, verwachtte dat in 2002 het aantal van 16.000 burger-vliegtuigbewegingen wederom zou worden bereikt, verzocht hij om een meer structurele oplossing. Hij dacht hierbij aan het loslaten van het vastgestelde maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen en te sturen op een eigen geluidsruimte voor het civiele luchtverkeer. Daar het loslaten van het aantal vliegtuigbewegingen niet haalbaar werd geacht, werd een andere structurele oplossing voorgesteld, namelijk het ophogen van het meergenoemde maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Daartoe verzocht de directeur van Den Helder Airport C.V. in zijn brief van 20 september 2002, nr. B/3572/CN de Staatssecretaris van Defensie om een ontheffing op grond van artikel 33 Lvw. Dit verzoek omvatte de jaren 2002, 2003 en 2004 en was voorzien van een goed onderbouwde prognose van het aantal vliegtuigbewegingen. Tevens was gevoegd een drietal rapporten betreffende geluidsbelasting,

emissies door luchtverontreinigende stoffen en externe veiligheid, en een brief van de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEP) en van Bristow Helicopters Ltd waarin het belang van de ophoging werd benadrukt. Tot slot was gevoegd een brief van het researchinstituut voor de groene ruimte Alterra betreffende effecten van bewegingen van civiele helikopters op vogels.

2. Formele aspecten

Aangezien vorengenoemd verzoek een structurele wijziging betekende van het aantal vliegtuigbewegingen zoals genoemd in het Structuurschema Militaire Terreinen, dient aan een aantal procedurele wettelijk voorgescreven voorwaarden te worden voldaan. Zo dient met instemming van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Tweede Kamer der Staten-Generaal te worden geïnformeerd, en behoeft het (ontwerp-)medegebruiksbesluit de instemming van zowel de Minister van Verkeer en Waterstaat, als ook de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Gelet op deze voorwaarden alsmede de termijn van terinzagelegging van een ontwerp-besluit conform de Algemene wet bestuursrecht van 4 weken en in het bijzonder het tijdstip waarop het verzoek is ingediend, werd vastgesteld dat een behandeling van het verzoek voor de jaren 2002, 2003 en 2004 voor ophoging van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen niet voor het einde van het jaar 2002 kon worden gerealiseerd.

Desalniettemin werd gemeend dat niet kon worden voorbij gegaan aan de belangen in het kader van de offshore-industrie, welke onder meer duidelijk bleken uit eerdergenoemde brieven van NOGEP) en Bristow Helicopters. Op grond daarvan werd besloten het verzoek van de directeur van Den Helder Airport C.V. in twee delen te behandelen. Het eerste deel betrof het verzoek tot ophoging tot 18.500 vliegtuigbewegingen in het jaar 2002 en het tweede deel betrof het verzoek tot ophoging tot 19.450 vliegtuigbewegingen in 2003 en 20.000 vliegtuigbewegingen in 2004 plus voor alle jaren 5.000 propellervliegtuigen lichter dan 6.000 kg.

De ophoging voor het jaar 2002 is

derhalve apart behandeld als een incidentele verhoging en is gerealiseerd met een ontheffing ex artikel 33 Lvw van 3 december 2002. Hierin werd uiteindelijk een maximaal aantal van 17.900 vliegtuigbewegingen toegekend.

Het tweede deel van het verzoek wordt behandeld met de voorliggende ontheffing. Deze ontheffing is structureel van aard. De structurele ophoging betreft een ophoging naar 20.000 vliegtuigbewegingen plus 5.000 propellervliegtuigenlichter dan 6.000 kg voor de jaren 2003 en verder. In totaal kan Den Helder Airport C.V. 25.000 bewegingen uitvoeren. Dit aantal is bepaald naar aanleiding van een onderbouwing van Den Helder Airport C.V. voor 2004 en een bespreking tussen de Staatssecretaris van Defensie en Den Helder Airport C.V..Tijdens deze bespreking is bepaald dat voor de structurele ophoging één aantal zal worden gehanteerd, in plaats van een afzonderlijk – lager – aantal voor 2003.

Bij brief van 5 augustus 2003, nr. MG 2003.001463, heeft de Staatssecretaris van Defensie, mede namens de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gelet op de relatie met het SMT en aangezien het onderwerp de burgerluchtvaart betreft, de Tweede Kamer ingelicht over de voorgenomen verhoging van het aantal vliegtuigbewegingen. De Tweede Kamer is gedurende vier weken in de gelegenheid gesteld om te reageren op de ontwerp-beschikking.

Gelet op het feit dat voor een goede afweging van het verzoek de onderbouwing van rapporten over geluid, externe veiligheid en emissies allemaal op basis van dezelfde prognose van het aantal vliegtuigbewegingen moeten zijn uitgewerkt, diende het verzoek wel onderbouwd te worden met een aangepast Externe Veiligheidsrapport. Dit rapport diende in overeenstemming te zijn met het geluidsrapport en het emissierapport voor de jaren 2003 en 2004. Tevens diende een rapport te worden opgesteld ten aanzien van de te verwachten effecten van bewegingen van civiele helikopters op vogels die gebruik maken van de fourageer- en rustmogelijkheden van het Balgzand. Daarom is bij brief van 17 januari 2003 aan de directeur van Den

Helder Airport C.V. verzocht om het bureau Alterra een voortoets, zoals genoemd in de Vogel- en Habitatrichtlijnen, te laten opmaken.

3. Milieutoetspunten

Bij het besluit tot ophoging van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen zijn de toetspunten vervoersbehoefte en geluidsbelasting in beschouwing genomen. Tevens zijn, als gevolg van de uitspraak van de rechtbank te 's-Hertogenbosch van 12 oktober 1998, de toetspunten emissies van luchtverontreinigde stoffen en externe veiligheid in beschouwing genomen. Daarnaast zijn de effecten op vogels in het Waddengebied onderzocht en in beschouwing genomen. Tot slot is ook het advies van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Marinevliegkamp De Kooy (COVM) d.d. 1 oktober 2003 bij de besluitvorming betrokken.

Ten aanzien van het hiervoor omschreven toetsingskader terzake van een verzoek om ontheffing ex artikel 33, tweede lid, Lvw, geldt dat de wet daarvoor – anders dan voor een aanwijzingsbesluit – geen bijzondere bepaling bevat. Voor het onderhavige besluit vormt het door de betrokken ministeries gevoerde beleid het uitgangspunt.

Den Helder Airport C.V. heeft voor de jaren 2002 tot en met 2004 een vervoersbehoefte opgesteld. Deze vervoersbehoefte, gesteld op 20.000 vliegtuigbewegingen plus 5.000 bewegingen met lichte propellervliegtuigen, is gebaseerd op contacten met alle gebruikers van Den Helder Airport C.V., die wat betreft de offshore gas- en olie-industrie zijn verenigd in de organisatie NOGEPA.

Het verzoek van Den Helder Airport C.V. past in het kabinetsbeleid voor regionale en kleine luchthavens, zoals neergelegd in het Structuurschema

Burgerluchtvaartterreinen SBL (1988). Een nadere uitwerking van de beleidsontwikkelingen is aangekondigd in de Hoofdlijnnotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL). Het SRKL was beoogd als opvolger van het SBL. In de hoofdlijnnotitie SRKL is aangegeven dat in het SRKL de uitwerking van het milieukader voor het burgermedegebruik van de militaire luchtvaartterreinen wordt vastgelegd. Begin 2002 is besloten dat er geen

SRKL zal worden vastgesteld voor de burgerluchtvaart, maar dat alle veranderingen door middel van regelgeving zouden worden vastgelegd.

Het militaire gebruik van de luchtvaartterreinen is geen onderwerp van het RRKL, maar van het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT). Dit vormt de basis voor de aanwijzingen van de militaire luchtvaartterreinen en voor het vaststellen van de geluidszone in de aanwijzingen voor het totale vliegverkeer (militair en burger). Het SMT bevat de randvoorwaarden waaraan de verenigbaarheid van het burgermedegebruik met de militaire functie en de milieuvanvoorwaarden zal worden getoetst. Thans wordt gewerkt aan de opvolger van het SMT: het SMT 2 waarvan het eerste deel eind 2001 is verschenen.

Het beleid van de betrokken ministeries met betrekking tot het verlenen van ontheffing van het meergenoemd verbod is thans volop in beweging. Zo is bijvoorbeeld de Regeling Burgermedegebruik Militaire Luchtvaartterreinen in ontwikkeling als onderdeel van de herziening van de Luchtvaartwetgeving. Een dergelijke regeling kan uiteraard invloed hebben op de reeds verleende ontheffing aan Den Helder Airport C.V. In dat geval zal – na overleg met de Airport – door middel van een wijzigingsbesluit tot aanpassing worden overgegaan. Een tussentijdse wijziging van deze ontheffing zal van betekenis kunnen zijn voor de contracten die Den Helder Airport C.V. aangaat met zijn gebruikers.

Gelet op vorenstaande kan worden gesteld dat het verzoek van Den Helder Airport C.V. is gebaseerd op een adequate vervoersbehoefte, van belang is voor de bedrijfsvoering van Den Helder Airport C.V. en past binnen het geldend rijksbeleid.

4. Geluidsbelasting

Zoals gesteld, wordt ook bij het besluit tot ophoging van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen de geluidsbelasting als toetspunt in beschouwing genomen. Ingevolge de Lvw worden uniforme grenswaarden vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen. De geluidsbelasting door de grote civiele en militaire luchtvaart wordt uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en

wordt berekend op jaarbasis volgens een daartoe vastgesteld berekeningsvoorschrift en met inachtneming van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL). Deze systematiek is van toepassing op alle vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugel-vliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg. Voor de – in de Ke-systematiek uitgesloten categorie – kleine luchtvaart wordt de geluidsbelasting uitgedrukt in de eenheid belasting kleine luchtvaart (bkl). Ook hiervoor is een berekeningsvoorschrift vastgesteld. De normstelling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door deze categorie zogenaamde kleine luchtvaart, is voor de eerste maal vastgesteld in het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart (Stb 1991, 22), een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet (oud). De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart (bkl). De Algemene maatregel van bestuur is ingevolge artikel 3, aanhef en onder a, niet van toepassing op gebieden binnen een zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote Luchtvaart (Stb 1988, 151) van toepassing is. Voorts geldt de bkl-normering (grenswaarde maximaal toegelaten geluidsbelasting) ingevolge artikel 4, eerste lid, uitsluitend op luchtvaartterreinen die zijn genoemd in de bij dit besluit behorende bijlagen A en B. Het luchtvaartterrein De Kooy behoort daartoe niet.

Met de wijziging van de Lvw in 1994 is bepaald dat vliegtuigbewegingen door de kleine luchtvaart die gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg, moeten worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting in Ke.

In 1992 is voor het luchtvaartterrein De Kooy de geluidszone van 35 Ke vastgesteld (en is in 1994 bekrachtigd bij KB). Rondom een luchtvaartterrein kan slechts één geluidszone in Ke worden vastgelegd (afgezien van de mogelijkheid van varianten en tijdelijke geluidszones), namelijk de zone die de geluidsbelasting van de gezamenlijke (militaire en civiele) vliegtuigbewegingen weergeeft. Er is thans geen sprake van een afzonderlijke militaire geluidsruimte en een afzonderlijke civiele geluidsruimte. Het voornemen bestaat om in de toekomst een dergelijke scheiding wel

aan te brengen. Dit voornemen zal worden uitgewerkt bij de wijziging van de Wet luchtvaart.

Het luchtvaartterrein De Kooy is een aangewezen militair luchtvaartterrein. Het (kunnen) uitvoeren van de militaire vliegtuigbewegingen heeft derhalve de eerste prioriteit. Hoewel het daadwerkelijk aantal en soort militaire vliegtuigbewegingen (en de daaruit resulterende geluidsbelasting) mogelijk in enig jaar achterblijft bij de destijds geplande vliegtuigbewegingen, zal het geplande aantal en de soort militaire vliegtuigbewegingen immer moeten kunnen worden uitgevoerd. Derhalve zal een beoogd aantal en soort civiele vliegtuigbewegingen nimmer zoveel geluidsbelasting mogen veroorzaken dat dit ten koste gaat van de maximaal geplande militaire vliegtuigbewegingen.

Ten behoeve van de bepaling van de lijn van 35 Ke, zoals opgenomen in het zonevaststellingsbesluit 1992 is een prognose opgesteld van vliegtuigbewegingen voor Den Helder Airport C.V. die als grondslag van de berekening in Ke is gebruikt. Hoewel op het luchtvaartterrein vele vliegtuigbewegingen door de grote en kleine civiele en militaire luchtvaart kunnen worden uitgevoerd, is ten behoeve van het bepalen van een geluidscontour in Ke – gelet op de geldende systematiek voor de berekening daarvan – uitsluitend een aantal en soort vliegtuigbewegingen geformuleerd voor vliegtuigen van de categorie grote luchtvaart (vliegtuigbewegingen, zoals uitgevoerd door vliegtuigen met uitzondering van de vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6000 kg). In de geluidszone is uitgegaan van een prognose van 13.300 burger vliegtuigbewegingen per jaar, voornamelijk uitgevoerd door helikopters van het type S-61. In 1996 is dit aantal structureel opgehoogd naar 16.000 burger vliegtuigbewegingen (besluit nr. S. 37231 van 26 en 29 februari 1996). Naast de genoemde aantallen bewegingen konden tevens bewegingen worden uitgevoerd door propellervliegtuigen lichter dan 6.000 kg. Voor deze categorie was nooit een maximum aantal gedefinieerd.

Andere voor de berekening van de geluidsbelasting in Ke relevante gegevens zijn onder andere routes, procedures alsmede start- en landingstijd-

stippen. Ook voor deze gegevens zijn ten behoeve van de bepaling van de 35 Ke-lijn prognoses opgesteld.

De aantallen en de soort vliegtuigbewegingen kunnen van jaar tot jaar variëren. De variaties zijn van allerlei – al dan niet economische – factoren afhankelijk. De systematiek van de Lvw bepaalt dat op enig moment een geluidszone wordt vastgelegd, zodanig dat buiten die geluidszone de geluidsbelasting niet hoger is dan 35 Ke. Conform artikel 30c van de Lvw worden voor de militaire luchtvaartterreinen jaarlijks de daadwerkelijk uitgevoerde vliegtuigbewegingen herleid tot geluidsbelastingcontouren ter toetsing aan de geluidszone. Een structurele onder- of overschrijding van de geluidszone kan aanleiding geven tot consequenties (vergroting of verkleining van de geluidszone of aanpassing van het aantal en de soort vliegtuigbewegingen).

Ten behoeve van het onderhavige verzoek zijn in opdracht van Den Helder Airport C.V. door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) berekeningen van de geluidsbelasting in Ke uitgevoerd. De geluidsbelastingberekening is gebaseerd op een prognose van het aantal civiele vliegtuigbewegingen voor 2003 en 2004. Voor het onderhavige besluit is de prognose van 2004 van belang aangezien voor dat jaar wordt uitgegaan van 20.000 vliegtuigbewegingen. Daarnaast is het maximum aantal uit te voeren vliegtuigbewegingen met propellervliegtuigen lichter dan 6.000 kg gesteld op 5.000.

Gelet op de wijziging van de Lvw van 1994 is in deze prognose naast de vliegtuigbewegingen door de ‘grote’ luchtvaart (vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6000 kg) tevens opgenomen een prognose van het aantal en de soort vliegtuigbewegingen door de kleine luchtvaart voorzover die gebruikmaken van de grote patronen en/of routes. Dit deel van het kleine verkeer (een deel van de 5.000 toegestane kleine bewegingen) telt mee in de Ke-systematiek. Het overige deel van de kleine luchtvaart dat niet de routes van de grote luchtvaart volgt valt niet onder de Ke-systematiek.

De vliegtuigbewegingen zijn verdeeld over de beide baanrichtingen

(op basis van statistische meteorologische gegevens), over vliegroutes en -procedures op basis van de geprognosticeerde bestemmingen en over de verschillende tijdstippen van de dag, resulterend in een gemiddelde nachtstraffactor.

Het NLR is gevraagd onderzoek te doen naar de relatie tussen de vastgestelde geluidszone en het aantal vliegtuigbewegingen. Vorengenoemde opdracht aan het NLR heeft geleid tot het rapport van september 2002, nummer NLR-CR-2002-330 ‘Geluidsbelasting rondom Marinevliegkamp De Kooy te Den Helder, Prognoseberekeningen voor de jaren 2002, 2003 en 2004, Herziene versie’. Het rapport toont de resultaten van een berekening van de geluidsbelasting voor de voor deze ontheffing relevante jaren 2003 en 2004 (naast het jaar 2002) op basis van 19.450 respectievelijk 20.000 (2003 en 2004) civiele vliegtuigbewegingen plus 5.000 bewegingen met propellervliegtuigen die voor een deel meetellen voor de Ke systematiek, tezamen met de geplande militaire vliegtuigbewegingen. Het rapport laat zien dat de bijbehorende 35 Ke-geluidscontour in geringe mate de geluidszone overschrijdt aan de zuidwest zijde. Deze overschrijding heeft geen relatie met de wijziging in het civiele vliegverkeer maar houdt verband met een wijziging in enkele van de vliegroutes voor het militaire en civiele vliegverkeer die een aantal jaren geleden is doorgevoerd. Sinds deze wijziging is doorgevoerd laten de resultaten van de handhaving zien dat de daadwerkelijke geluidsbelasting steeds kleiner is dan die volgens de geluidszone; de gepresenteerde jaarcontouren van de afgelopen jaren tonen overigens aan dat de 35 Ke-contour behorende bij het actuele militaire en civiele vliegverkeer op jaarbasis steeds gelegen is binnen de 35 Ke-contour van de vastgestelde geluidszone. Naar verwachting zal dit ook in 2003 en de verdere jaren, ondanks het toestaan van 20.000 civiele vliegtuigbewegingen (plus 5.000 kleine luchtvaart bewegingen), het geval zijn. Het rapport toont voorts de resultaten van een berekening van de geluidsbelasting op basis van 18.500 civiele vliegtuigbewegingen tezamen met het militaire vliegverkeer uit de jaarberekening 2001. Gelet op bovenstaande feiten en

omstandigheden en het feit dat voor het jaar 2003 en verder aan Den Helder Airport C.V. een verhoging van het aantal civiele vliegtuigbewegingen wordt toegekend tot maximaal 20.000 per jaar, is de gepresenteerde toetsing aan de geluidsbelasting geen reden om toekenning van een structurele verhoging tot maximaal 20.000 civiele vliegtuigbewegingen vanaf het jaar 2003 niet toe te staan. Met de 5.000 kleine bewegingen mag Den Helder Airport C.V. in totaal 25.000 bewegingen uitvoeren.

5. Emissies en Externe veiligheid

Zoals aangegeven is op grond van de uitspraak van de rechtbank te 's-Hertogenbosch van 12 oktober 1998 inzake een ontheffing voor het 'zwaar' civiel medegebruik voor de vliegbasis Eindhoven in het jaar 1998 expliciet aandacht geschonken aan de aspecten externe veiligheid en emissies van luchtverontreinigende stoffen. Derhalve is, evenals bij de incidentele ophoging van 2001, door externe bureaus een emissierapport en een externe veiligheidsrapport opgesteld.

Ten aanzien van de Externe veiligheid (EV) is een onderbouwing gevraagd aan Den Helder Airport. Externe veiligheid voor helikopters kan momenteel alleen nog kwalitatief worden weergegeven.

Een belangrijke overweging bij de beoordeling van de Externe veiligheid is dat ook nu al bij de starts- en landingsprocedures het vliegen over bebouwing zoveel mogelijk wordt vermeden. Bovendien is de routestructuur dusdanig van aard dat het vliegen over aaneengesloten bebouwing zoveel mogelijk wordt voorkomen. De verkeersleiding draagt zorg voor het juist volgen van de routes door het verkeer. De geluidszone is een extra waarborg, indien er niet volgens de bepaalde routestructuur wordt gevlogen zou de geluidszone op een teveel gevlogen afwijkende route kunnen worden overschreden. De geluidszone is mede gebaseerd op de routestructuur.

De beschouwing geeft naar het oordeel van ondergetekenden geen reden om een verhoging van het aantal civiele vliegtuigbewegingen tot maximaal 20.000 (plus 5.000 kleine bewegingen) in de jaren 2003 en verder niet in te willigen. De toename van het veiligheidsrisico wordt door ondergetekenden echter wel erkend.

De externe veiligheid voor helikopters kan momenteel alleen in beperkte vorm en kwalitatief worden beschouwd en kan niet getoetst worden aan wettelijke normen. Een helikopterrekenmodel is nog niet ontwikkeld. Een kwantitatieve uitspraak ten aanzien van EV voor helikopters is daarom nog niet mogelijk. Er wordt thans gewerkt aan een extern veiligheidsbeleid voor militaire luchtvaartterreinen.

In opdracht van Den Helder Airport C.V. heeft het NLR een hernieuwde externe veiligheidsbeschouwing opgesteld inzake het civiele medegebruik van het luchtvaartterrein De Kooy voor de jaren 2002–2004. Het hernieuwde rapport was nodig, om dezelfde uitgangspunten te kunnen hanteren die voor de jaren 2003 en 2004 ook in het geluidsrapport en het emissierapport zijn gebruikt. Aan de hand van de beoogde veranderingen in het medegebruik is een beeld geschetst van de ontwikkeling van het zogenaamde Totale Risicogewicht. De beschouwing laat zien dat het Totale Risicogewicht in het jaar 2004, op basis van 20.000 civiele vliegtuigbewegingen (plus 5.000 kleine luchtvaartbewegingen), 6% hoger is dan in het jaar 2002. Opgemerkt moet worden dat de situatie van het jaar 2002 weliswaar als acceptabel werd beschouwd, maar dat hier ook een verhoging van het TRG werd geconstateerd ten opzichte van de situatie in het jaar 2000. Daarmee wordt met de ophoging een percentuele toename gecreëerd van 61% ten opzichte van het jaar 2000. Of dit een ernstige of niet ernstige toename is kan echter niet beoordeeld worden. Omdat nog geen externe veiligheidsberekeningen kunnen worden uitgevoerd zijn de locaties waar het risico toeneemt niet bekend en door het ontbreken van een toetsingsnorm is het onmogelijk om te constateren of een norm wordt overschreden.

Bovendien dient opgemerkt te worden dat de resultaten van het rapport met enig voorbehoud bekeken moeten worden. De rekenparameters zijn grotendeels gebaseerd op een onderzoek uit 1992 naar de uitplaatsing van militaire helikopters van de Luchtmobiele Brigade naar Noord-Oost Nederland. In dat rapport worden veel kanttekeningen geplaatst en voorbehouden gemaakt over de

nauwkeurigheid van de ongevalkanssen, onder andere ten aanzien van de gehanteerde historische ongevalsgegevens en de modellering van de berekening. Deze nuancering van de rekenresultaten is niet terug te vinden in het door Den Helder Airport C.V. overlegde rapport over de civiele vliegtuigbewegingen. Bovendien valt op dat de ongevalkanssen conservatiever zijn ingeschat dan in de uitplaatsingstudie. Dit alles brengt met zich mee dat de werkelijke waarde van het TRG waarschijnlijk lager is dan berekend. Daarnaast geldt nog dat, zoals in de conclusies van het rapport door het NLR zelf wordt aangegeven, de uitkomst van het TRG een factor 5 te hoog is berekend als gevolg van het hanteren van de ongevalskans per vlucht in plaats van per beweging.

Over het toetspunt emissies van luchtverontreinigende stoffen het volgende. In opdracht van Den Helder Airport C.V. heeft TNO op basis van een prognose voor het aantal civiele vliegtuigbewegingen in het jaar 2002 een berekening gemaakt van de emissies in de jaren 2002, 2003 en 2004. De resultaten laten zien dat de emissies van CO₂, NO_x, CO, C_xH_y, SO_x en Zwarte Rook ten opzichte van het jaar 2001 in geringe mate stijgen. Hierbij is door TNO aangegeven dat de getalswaarden in haar rapportage over het jaar 2001 een factor 2 te hoog zijn gepresenteerd door een dubbeltelling door TNO. De toename van emissies is met name te vinden bij de vaste vleugelvlucht; bij de helikopters is in zeer geringe mate een toename van emissies te constateren. De emissies van het vliegverkeer van Den Helder Airport C.V. maken ongeveer 2% uit van de emissies op gemeentelijk niveau. De resultaten over 2003 en 2004 zijn niet zodanig dat op grond hiervan zou moeten worden besloten om af te zien van een verhoging tot maximaal 20.000 civiele vliegtuigbewegingen plus 5.000 kleine bewegingen voor de jaren 2003 en verder.

6. Rapport Alterra, het Research

Instituut voor de Groene Ruimte Aangezien het Waddenzeegebied deel uitmaakt van het gebied waarvoor de Vogel- en Habitatrictlijn geldt diende een uitgebreid rapport te worden opgesteld ten aanzien van de te verwachten effecten van bewegingen van civiele helikopters op vogels die

gebruik maken van de fourageer- en rustmogelijkheden van dat gebied. Dit rapport is gemaakt door Alterra, het Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra heeft zich daarbij echter niet beperkt tot beperkt tot de vogels maar heeft tevens onderzoek verricht naar de op het Wad aanwezige zeehonden.

Het onderzoek omvatte onder ander een korte veldstudie naar de effecten van vliegtuigbewegingen van civiele helikopters boven het Balgzand. Hierbij werden de reacties van wadvogels en zeehonden onderzocht bij zowel laag als bij hoog water, waardoor de reacties van zowel fouragerende als rustende vogels en de zeehonden konden worden beschouwd. Tevens is specifieke aandacht besteed aan de mogelijke effecten van slagschaduw die door langs- of overvliegende helikopters worden veroorzaakt. Vervolgens heeft Alterra de resultaten en bevindingen van het onderzoek doorvertaald naar een toekomstbeeld met meer vliegtuigbewegingen.

Kort samengevat komt Alterra tot de volgende conclusie: voor wat betreft de niet-reguliere vluchten, zoals bijvoorbeeld de proef- en trainingsvluchten, geldt dat uit waarnemingen van de bewaker van de Balgzandkwelders is gebleken dat deze een significant negatief effect kunnen hebben op het voortplantingssucces van op het Kooijhoekschor broedende visdieren.

Voor wat betreft reguliere helikoptervluchten kan evenwel, op basis van de uitgevoerde veldwaarnemingen, de interpretatie van de samenstellers van het rapport, de waarnemingen van de bewaker van het Balgzand alsmede de ervaringen met betrekking tot de effecten van helikopters elders in de Waddenzee en daarbuiten, worden geconcludeerd dat deze vluchten geen significante effecten veroorzaken op verscheidene (in het rapport met namen genoemde) vogels en zeehonden.

Hoewel Alterra van mening is, welke door ondergetekenden geheel wordt onderschreven, dat vorenge- noemd rapport ruim voldoende is in het kader van de eisen die de Vogel- en Habitatrichtlijnen stellen, heeft de directeur Airport Den Helder C.V. eveneens onderzoek laten verrichten naar de broedvogels. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan onder andere

de wensen van de Vogelbescherming, de Waddenvereniging en Noord Hollands Landschap. De conclusie van het rapport over broedvogels is dat geen aanwijzingen zijn gevonden voor de hypothese dat vogels het Kooijhoekschor mijden of verlaten als gevolg van civiele helikopterbewegingen. Er zijn wel enkele verstoringen waargenomen door overvliegende civiele helikopters, maar deze verstoringen worden niet als ernstig beoordeeld.

7. Handhaving

De ontheffing is, evenals de ontheffingen uit 2001 en 2002, gebaseerd op artikel 33, tweede lid van de Lvw, waarbij aan de exploitant ontheffing wordt verleend van de verbodsbepaling een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld.

Ingevolge artikel 7 van het besluit tellen civiele luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet, niet mee voor het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen, in casu 20.000 per jaar. Deze luchtvaartuigen kunnen derhalve te allen tijden landen, ongeacht het aantal reeds gerealiseerde vliegtuigbewegingen.

Onder civiele luchtvaartuigen die in nood verkeren worden verstaan luchtvaartuigen die zich in een situatie bevinden waardoor zij de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar brengen of kunnen brengen. Met het bepaalde in artikel 7 onder b wordt bijvoorbeeld bedoeld op zogenaamde 'technical and medical emergencies': noodsituaties aan boord van een mijnbouwinstallatie op de Noordzee, ter bestrijding waarvan hulp van een of meer civiele helikopters vanaf het militaire luchtvaartterrein De Kooy noodzakelijk wordt geacht.

Op het militaire luchtvaartterrein De Kooy is met betrekking tot vaste vleugelvliegtuigen op structurele basis een brandweervervoorziening mogelijk van zowel NATO CAT H 3 als NATO CAT H 6. Bij eerstgenoemde gereedstelling mogen deze vliegtuigen maximaal 18 meter lang zijn en een maximale rompbreedte hebben van 3 meter. Bij een NATO CAT H 6 gereedstelling mogen deze vliegtuigen maximaal 39 meter lang zijn en een

maximale rompbreedte hebben van 5 meter.

Voor wat betreft helikopters is op het militaire luchtvaartterrein de Kooy op structurele basis een brandweervervoorziening mogelijk van NATO CAT H 3, hetgeen betekent dat de helikopters 24 meter en langer mogen zijn.

Dit besluit voorziet in een uitdrukkelijke meldingsplicht voor Den Helder Airport C.V. aan de commandant van het marinevliegveld De Kooy, waarbij opgave dient te worden gedaan van de maandelijks gerealiseerde aantallen vliegtuigbewegingen met civiele luchtvaartuigen. Deze maandelijks opgave zal tezamen met de gerealiseerde militaire vliegtuigbewegingen jaarlijks door het Ministerie van Defensie worden herleid tot contouren welke de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven. Deze contouren worden bekendgemaakt aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Marinevliegveld De Kooy.

Deze regeling is bedoeld ter ondersteuning van de toezichhoudende en handhavende taken van de commandant van het vliegveld, doch laat de zelfstandige verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de commandant in dat kader onverlet.

Zoals aangegeven is ook het advies van de COVM bij de besluitvorming betrokken.

In de vergadering van deze commissie op 29 september 2003 (brief van 1 oktober 2002, nr. 03281001) is door de meerderheid van de deelnemers besloten dat aan het verzoek tot ophoging tegemoet kan worden gekomen. De vertegenwoordiger van de milieubeweging kan echter geen positief advies uitbrengen aangezien hij van mening is dat uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen tot 20000 per jaar geen recht doet aan de te beschermen belangen van de Waddenzee, de natuur in het algemeen en de veiligheid van de bevolking van Den Helder.

De vertegenwoordiger van de gemeente Anna Paulowna geeft tijdens de vergadering aan eerst accoord te kunnen gaan met het voorstel tot ophoging wanneer antwoord is verkregen op een aantal vragen. Nadat de antwoorden zijn gegeven, wordt alsnog door de burgemeester en wethouders van Anna Paulowna ingestemd met het

voorstel tot ophoging van het aantal vliegtuigbewegingen.

Eventuele belanghebbenden hebben, ingevolge de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, gelegenheid gehad in de ontwerpfase schriftelijk en/of mondeling hun zienswijzen aanzien van dit besluit kenbaar te maken. Hiertoe is het ontwerp-besluit van 10 september tot en met 22 oktober 2003 ter inzage gelegd. Ook heeft een hoorzitting plaatsgevonden waarin het besluit is toegelicht. De terinzagelegging en de terzake ingediende schriftelijke en mondelinge zienswijzen hebben in het besluit, ten opzichte van het ontwerp, niet geleid tot aanpassingen. In de bijlage bij deze toelichting zijn de zienswijzen opgenomen en is aangegeven hoe is omgegaan met deze zienswijzen.