

## Medegebruik militair luchtvaartterrein De Kooy

13 december 2007/MLA/179/2007

De Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op:

artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);

Gelezen:

het verzoek van Den Helder Airport C.V., d.d. 25 juni 2007;

Besluiten:

### Artikel 1

In aanvulling op de beschikking d.d. 10 en 14 november 2003, Stcrt. 21 november 2003, nr. 226 wordt aan Den Helder Airport C.V. waaronder medebegrepen haar eventuele rechtsopvolgster onder algemene titel, als burgerexploitant, onder wiens verantwoordelijkheid burgermedegebruik op het militaire luchtvaartterrein De Kooy op commerciële basis plaatsvindt, ten behoeve van de exploitatie van dit burgermedegebruik, tot wederopzegging ontheffing verleend van het gestelde in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet onder toepassing van de hierna volgende bepalingen.

### Artikel 2

De ontheffing heeft betrekking op 2.000 vliegtuigbewegingen per jaar door luchtvaartuigen, met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg die gebruik maken van de tussenkomst, de diensten en de faciliteiten van Den Helder Airport C.V.

### Artikel 3

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 december 2007.

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

's-Gravenhage, 13 december 2007.

*De Staatssecretaris van Defensie, voor deze,  
de Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit,  
P.M.A. Vorderman,  
generaal-majoor KLu b.d.*

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze,  
de hoofdinspecteur Toezicht en Luchthavens en Luchtruim,  
J.H. Wilbrink.*

### Bezwaar

Tegen deze beschikking kunnen belanghebbenden op grond van de algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen 6 weken na de dag waarop deze beschikking is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan de Minister van Defensie, ter attentie van 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 de beschikking 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

#### Aanleiding

Het militaire luchtvaartterrein De Kooy is een op basis van de Luchtvaartwet aangewezen militair luchtvaartterrein. Op dit militaire luchtvaartterrein vindt op permanente basis burgermedegebruik plaats. Het commerciële burgermedegebruik wordt sinds vele jaren afgehandeld door Den

Helder Airport. Naast het commerciële burgermedegebruik vindt er op het militaire luchtvaartterrein 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. Daarnaast kunnen ontheffingen ex artikel 34 Luchtvaartwet worden gegeven voor vluchten met een algemeen maatschappelijk belang (amb). Hierbij moet worden gedacht aan kalibratie-, politie-, kustwacht-, ambulance- en donorvluchten. Het recreatieve verkeer en het amb-verkeer kunnen landen en stijgen zonder tussenkomst van Den Helder Airport 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 5.000 vliegtuigbewegingen uitgevoerd door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg die door tussenkomst van Den Helder Airport worden afgehandeld.

De geluidszone ingevolge de Lvw als weergave van de maximale geluidsbelasting door de gezamenlijke militaire en burgerluchtvaartuigen (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.

Vanwege aantoonbare vervoersbehoeften zijn in de afgelopen jaren aan Den Helder Airport verschillende beschikkingen gegeven voor het accommoderen van vliegtuigbewegingen. Met beschikking van 10 en 14 november 2003, nr.: MG2003002065 (Stcrt. 21 november 2003, nr. 226),

nadien aangevuld met de beschikking op bezwaar d.d. 31 maart 2004 (Stcrt. 6 april 2004, nr. 67) is toestemming gegeven voor het accommoderen van 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar door luchtvaartuigen, met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg, alsmede 5.000 vliegtuigbewegingen per jaar door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg.

In het jaar 2005 is door de Minister van Defensie een besluit genomen over de plaatsing van de NH-90 helikopters. Een twaalfal fregattenhelikopters (NH-90-NFH Nato Frigate Helicopter) zal op het militaire luchtvaartterrein de Kooy worden geplaatst en een achtal maritieme transporthelikopters (NH-90-MTTH Marinised Tactical Transport Helicopter) zal op de vliegbasis Gilze-Rijen worden geplaatst. Aan dit besluit zijn intensieve besprekingen voorafgegaan met de civiele medegebruiker, de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland. Om reden van doelmatigheid had het de voorkeur van defensie om de gehele helikoptervloot op Gilze-Rijen te concentreren. Vanwege regionaal-economische redenen is evenwel anders besloten. Daaraan gekoppeld is in 2005 besloten dat het aantal civiele vliegtuigbewegingen vanaf De Kooy de komende jaren kan worden uitgebreid, zodat ook nieuwe bedrijvigheid naar Den Helder kan worden gehaald.

#### *Het verzoek*

Op 25 juni 2007 heeft Den Helder Airport een verzoek ingediend voor een structurele ophoging van 20.000 naar 25.000 civiele vliegtuigbewegingen van groot verkeer. Ter onderbouwing van dit verzoek heeft Den Helder Airport een notitie waarin de noodzaak voor de ophoging is vermeld en een viertal onderzoeksrapporten overlegd. De rapporten betreffen de verwachte geluidsbelasting, emissie luchtverontreinigende stoffen, externe veiligheid en een rapport inzake invloeden van helikopters en vaste vleugelvliegtuigen boven de omringende natuurgebieden.

#### *Beoordeling van het verzoek*

De Luchtvaartwet bevat voor een verzoek om ontheffing ex artikel 33, tweede lid – anders dan voor een aanwijzingsbesluit – geen bijzondere bepalingen. Voor het onderhavige besluit

vormt het door de betrokken ministeries gevoerde beleid het uitgangspunt. Binnen de systematiek van de Luchtvaartwet is het instrument van ontheffingen op basis van de artikelen 33 en 34 het enige instrument om burgervliegverkeer toe te staan op een aangewezen militair luchtvaartterrein.

Bij de beoordeling van het verzoek van de exploitant zijn in beschouwing genomen de primaire toetspunten beleid, vervoersbehoefte en geluidsbelasting en, als gevolg van de uitspraak van de rechtbank te 's-Hertogenbosch d.d. 12 oktober 1998, de toetspunten emissie van luchtverontreinigende stoffen en externe veiligheid.

#### *Beleid*

In 1985 is het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) vastgesteld. In het SMT is bepaald dat het marinevliegveld De Kooy, tezamen met de andere militaire vliegvelden in Nederland, op de bestaande locaties worden gehandhaafd. Als beleid is aangegeven dat het marinevliegveld De Kooy de Main Operating Base is voor de helikopters van de Koninklijke Marine, dat bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk is en dat sprake is van permanent burgermedegebruik en motorsportvliegen in clubverband. In het SMT is de geluidszone vastgelegd. Deze geluidszone is gelijk aan de geluidszone op de kaart die is opgenomen in het koninklijk besluit van 18 augustus 1994. Het marinevliegveld De Kooy huisvest de Lynx-helikopters. De Lynx-helikopters hebben naast hun militaire functie tevens 'Search and Rescue' taken voor hulpverlening bij calamiteiten op zee en ziekentransport. Op De Kooy vindt structureel medegebruik plaats met name voor de off-shore industrie. In 2005 is het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen vastgesteld. Daarin zijn de ligging, de belegging en het gebruik van het marinevliegveld De Kooy herbevestigd. Onderhavige beschikking is in overeenstemming met het SMT-2. Het rijksbeleid staat in het kader van onderhavige beschikking niet ter discussie. Met deze beschikking wordt aan dit beleid overeenkomstig de Luchtvaartwet invulling gegeven.

Zoals hiervoor is gesteld is inzake de plaatsing van de NH-90 helikopter door de Minister van Defensie aangegeven dat vanwege regionaal-economische redenen besloten het aantal civie-

le vliegtuigbewegingen vanaf De Kooy uit kan worden gebreed, zie kamerbrief van 7 maart 2005.

Het rijksbeleid is op dit moment volop in beweging. Voor zover dit beleid in de genoemde structuurschema of de voorgenomen herziening van de luchtvaartwetgeving, zodanig zal worden gewijzigd dat dit rechtstreeks van invloed is op deze ontheffing, zal door middel van een wijzigingsbesluit – na overleg met Den Helder Airport – tot aanpassing worden overgegaan. Een tussentijdse wijziging van deze ontheffing zal van betekenis kunnen zijn voor de contracten die Den Helder Airport aangaat met zijn gebruikers.

#### *Vervoersbehoefte*

Den Helder Airport heeft de laatste jaren het aantal offshore helikoptervluchten aanmerkelijk zien toenemen in verband met de grote vraag naar olie en gas en onderhoud van de productieplatforms. De prognose is dat het aantal offshorevluchten de komende jaren zal fluctueren tussen 22.000 en 25.000 bewegingen. Hierbij is de toename van de bewegingen van de vaste vleugelvliegtuigen die direct verband houden met de offshorevluchten meegenomen.

#### *Rapport van onderzoeksinstituut Imares*

Den Helder Airport heeft tevens het rapport inzake invloeden van helikopters en vaste vleugelvliegtuigen boven de omringende natuurgebieden getiteld "Passende beoordeling van de effecten van civiele vliegtuigbewegingen in de omgeving van Den Helder Airport" van 29 juni 2007 van het onderzoeksinstituut Imares overlegd. Dit rapport is opgesteld in verband met de vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De onderzoeksresultaten van het rapport geven aan dat bij een uitbreiding naar ruim 23.000 vluchten geen aanvullend negatief effect op de aanwezige natuurwaarden wordt verwacht. Voor een uitbreiding naar 25.000 vliegtuigbewegingen adviseert het rapport een aanvullend onderzoek. Naar verwachting wordt het aanvullend onderzoek in eerste kwartaal van 2008 uitgevoerd.

#### *Aantal vliegtuigbewegingen*

Voor het jaar 2007 verwacht Den Helder Airport C.V., evenals in 2006, een toename van 2.000 vliegtuigbewe-

gingen. Gelet op het rapport van onderzoeksinstituut Imares, waarbij het aanvullend onderzoek naar verwachting in het eerste kwartaal van 2008 zal worden uitgevoerd en het feit dat de vervoersbehoefte voor 25.000 vliegtuigbewegingen pas vanaf tweede helft 2008 worden verwacht is vooralsnog besloten om, evenals voor het jaar 2006, een aanvullende ontheffing af te geven voor 2.000 extra vliegtuigbewegingen. Voor de beoordeling van dit verzoek is uitgegaan van de in het jaar 2006 ingediende rapporten waarbij als uitgangspunt 22.000 vliegtuigbewegingen is genomen.

#### Geluidsbelasting

Door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) zijn geluidsbelastingberekeningen uitgevoerd ten aanzien van het Marinevliegkamp De Kooy. Uit deze berekeningen volgt het volgende. De geluidsbelastingberekening is gebaseerd op een prognose van het aantal civiele vliegtuigbewegingen van 21.960 op jaarbasis. Er zijn twee varianten berekend. In de eerste variant wordt uitgegaan van het in de zoneringsberekening uit 1983 aangenomen militair verkeer verminderd met 2000 werkelijke bewegingen. Bij de tweede variant is uitgegaan van het actuele militaire verkeer uit de jaarberekening 2001 en extra militaire bewegingen van de kustwacht en de SAR-helikopter.

Het rapport laat zien dat bij de eerste variant 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 in 1990 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.

In de tweede variant blijven de geluidscontouren geheel binnen de 35 Ke zoneringscontour. Aanvullend kan worden vermeld dat

de in de prognose opgenomen helikoptertype Sikorsky S61 op dit moment reeds vervangen is door de meer geluidsarme Agusta AB-139. Hier is in de geluidsberekeningen nog geen rekening gehouden.

Geconcludeerd kan worden dat beide varianten geen effect op de ligging van geluidbelastingcontour hebben.

#### Emissie van luchtverontreinigende stoffen en luchtkwaliteit

Wat betreft het toetspunt emissie van luchtverontreinigende stoffen het volgende. Voor dit toetspunt bestaat geen wettelijk kader en geen beleidskader. In het NLR rapport is voor de berekening van de emissies gebruik gemaakt van de zogeheten Landing and Take Off (LTO) cycli methodiek. Met deze methodiek worden, voor een aantal luchtverontreinigende stoffen, de totale emissies van het luchtverkeer aan de hand van de brandstofstroom berekend als de som van de emissies van de afzonderlijke vliegtuigbewegingen. Emissies berekeningen zijn uitgevoerd voor de volgende luchtverontreinigende stoffen: koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>), koolmonoxide (CO), onverbrande koolwaterstoffen (CxHy), fijn stof (PM10), stikstofoxiden (NOx) en zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>).

In onderstaande tabel staan de emissies van luchtverontreinigende stoffen en de brandstofstroom vermeld.

Ton/jaar	Fuel	CO <sub>2</sub>	CO	CxHy	PM10	NOx	SO <sub>2</sub>
Vaste vleugel 2800 bw	25	65	2	0.3	0,01	0.1	0.01
Helikopters 19.836 bw	1141	3560	16	5.5	0.48	6.4	0.46
Helikopters 2.000 bw	106	331	1	0.6	0.05	0.6	0.04

Uit het vorenstaande volgt dat met een toename met 2.000 vliegtuigbewegingen van helikopters de emissies, behoudens koolmonoxide, met ongeveer 10% toenemen. Voor een beoordeling van de luchtkwaliteit kan een vergelijking worden gemaakt met de resultaten van uitvoerige onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het Milieueffectrapport militair luchtvaartterrein Eindhoven. De bovenstaande emissiewaarden zijn vele malen lager dan die bij het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Dit geldt niet voor PM10. Voor PM10

zijn de waarden bij De Kooy vier maal hoger dan bij Eindhoven. In het kader van het MER militair luchtvaartterrein Eindhoven is geconstateerd dat de concentratie PM10 rond het luchtvaartterrein Eindhoven hoofdzakelijk wordt bepaald door achtergrondconcentraties en de bijdrage van het wegverkeer, niet door het vliegverkeer. De PM10 bijdrage als gevolg van de activiteiten op en rond het luchtvaartterrein Eindhoven zijn in vergelijking met de PM10 bijdrage rond verkeerswegen verwaarloosbaar. Bij Eindhoven vindt geen overschrijding plaats van de grenswaarde voor de jaargemiddelde PM10 concentratie uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De overschrijding van de grenswaarde voor de 24-uurs gemiddelde PM10 concentratie uit het Blk2005 vindt uitsluitend plaats op en rond de verkeerswegen als gevolg van het wegverkeer. Gelet op de constatering bij het militaire luchtvaartterrein Eindhoven ten aanzien van de luchtkwaliteit (immissies luchtverontreinigende stoffen), vormt het aspect emissie geen belemmering voor een ophoging van het aantal vliegtuigbewegingen met 2.000 vliegtuigbewegingen.

Recent is het Blk2005 ingetrokken en zijn de normen materieel opgenomen in de Wet milieubeheer (Staatsblad 2007, 414). Gesteld kan worden dat de uitkomsten van de toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit

2005 zoals die in het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit hebben plaatsgevonden mutatis mutandis te gelden hebben als toetsing aan de normen in de Wet milieubeheer. Uit het vorenstaande volgt dat met een toename van 2.000 vliegtuigbewegingen de hoeveelheid emissies van de verschillende stoffen weliswaar toenemen, maar dat de bijdrage van de luchthavengerelateerde emissies ten opzichte van de achtergrondconcentraties en de bijdragen van het wegverkeer als zeer gering zijn te kwalificeren. De meetresultaten van de

regionale meetlocatie Wieringerwerf-Medemblikkerweg laten zien dat de immissies inzake PM10, ondanks toename van het aantal vliegtuigbewegingen, vanaf 2005 jaarlijks zijn afgenomen. De aspecten emissie en immissie vormen daarmee geen belemmering voor ophoging van het aantal vliegtuigbewegingen met 2.000 vliegtuigbewegingen.

#### *Externe veiligheid*

Wat betreft het toetspunt externe veiligheid het volgende. Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen bij Amsterdam Airport Schiphol is een rekenmodel ontwikkeld. Dit betreft een methode die bestaat uit drie modellen: het ongevalsrisicomodel, het ongevalslocatiemodell en het ongevalsgevolgenmodell. Vergelijkbare rekenmodellen zijn gemaakt voor burger regionale luchtvaart.

Voorts is een rekenmodel gemaakt voor militaire jachtvliegtuigen en vaste vleugeltransportvliegtuigen. Onderzoek vindt plaats naar de ontwikkeling van een rekenmodel voor militaire en burger helikopters. Een formeel beoordelingskader van externe veiligheid voor militaire luchtvaartterreinen zoals De Kooy ontbreekt op dit moment.

Externe veiligheidsbeleid (ev-beleid) heeft tot doel het beschermen van kwetsbare en minder kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, ziekenhuizen, bedrijven, kantoren, etc.) tegen activiteiten die een gevaar (kunnen) opleveren. Externe veiligheid rond luchtvaartterreinen richt zich op effecten als direct gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzing van het luchtvaartterrein bevinden. Binnen het ev-beleid worden in het algemeen twee soorten risico onderscheiden: het plaatsgebonden risico (voorheen het individueel risico genoemd) en het groepsrisico. 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. Groepsrisico is het risico dat een of meer mensen tegelijk komen te overlijden ten gevolge van een vliegtuigongeluk. Ev-beleid richt zich op het beheersen van de risico's.

Als kwalitatieve risico-analyse is

het zogenaamde Totaal Risico Gewicht (TRG) berekend van het gezamenlijke vliegverkeer. Dit TRG is het product van het aantal bewegingen, het gemiddelde vliegtuiggegewicht en de gemiddelde ongevalkans.

De Externe Veiligheidsbeschouwing voor Den Helder Airport heeft naar voren gebracht dat het TRG voor het jaar 2006 1,09 bedraagt. De bijdrage van de helikopterbewegingen is bepalend voor het TRG (87%). Het aandeel van de vast vleugelvliegtuigen in het TRG is klein (3%). De 2.000 extra gewenste helikopterbewegingen leveren een bijdrage van ongeveer 10% aan het totale TRG.

Het feit dat de totale bijdrage van de helikopters bepalend is voor het TRG wordt veroorzaakt doordat zowel de gemiddelde ongevalkans als het gemiddeld MTOW voor civiele helikopters een factor twee groter zijn dan voor vaste vleugelvliegtuigen. Daarnaast vinden er op Den Helder Airport ongeveer acht maal zoveel civiele helikopterbewegingen plaats dan civiel vaste vleugelvliegtuigbewegingen.

Concluderend kan worden gesteld dat de 2.000 extra helikopterbewegingen niet bepalend zijn voor het TRG. De Luchtvaartwet bevat voor externe veiligheid geen normstelling en beoordelingskader. Een belangrijke overweging bij de beoordeling van de externe veiligheid is dat ook nu al bij de start- 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 vliegverkeer. 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 uitkomsten van de externe veiligheidsbeschouwing is zodanig dat deze een ophoging van het aantal vliegtuigbewegingen met 2.000 vliegtuigbewegingen niet belemmerd.