



Reactie op de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van het voornemen tot het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) voor luchthaven De Kooy

Reactie van het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Milieu hoe is omgegaan met de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. bij het voornemen (concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport luchthaven De Kooy) een MER ten behoeve van een luchthavenbesluit voor de luchthaven De Kooy op te stellen.

Datum 17 juli 2015
Status definitief

Colofon

Ministerie van Defensie
Hoofddirectie Beleid
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat Generaal Bereikbaarheid
Directie Luchtvaart

Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Inhoud

1 Inleiding

- 1.1 Voornemen voor luchthaven De Kooy
- 1.2 Publieksparticipatie
- 1.3 Advies commissie voor de m.e.r.
- 1.4 Ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
- 1.5 Reactie bevoegd gezag

2 Bespreking zienswijzen

- 2.1 Voorgenomen activiteit
- 2.2 Routes
- 2.3 Cumulatie en andere ontwikkelingen

3 Geluid

- 3.1 Grondgebonden geluid

4 Gezondheid

5 Natuur

6 Externe veiligheid

1 Inleiding

1.1 Voornemen voor luchthaven De Kooy

Voor de militaire luchthaven De Kooy wordt op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voorbereid. Op grond van het bepaalde in artikel 10.28 van de Wet luchtvaart zal in het luchthavenbesluit De Kooy tevens het burgermedegebruik van de militaire luchthaven De Kooy worden opgenomen. Het luchthavenbesluit wordt op voordracht van de minister van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit wordt een Milieueffectrapport opgesteld en wordt een milieueffectrapportage procedure doorlopen. De milieueffectrapportage procedure start met het bekendmaken van een voornemen tot het opstellen van het Milieueffectrapport. De concept versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport luchthaven De Kooy, opgesteld door de ministeries van Defensie en van Infrastructuur en Milieu, dient hiertoe en bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de milieuaspecten die worden onderzocht en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt. Deze notitie is gebruikt bij de raadpleging van het publiek, de betrokken bestuursorganen en de adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage). Het Milieueffectrapport is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

De procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit is gestart. Het bevoegd gezag heeft hiertoe de volgende stappen gezet:

- Op 4 november 2014 is de openbare kennisgeving over de ter inzagelegging van de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport luchthaven De Kooy van 20 oktober 2014 gepubliceerd in de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen;
- Een ieder heeft de mogelijkheid gekregen zienswijzen in te dienen gedurende de periode van 4 november tot en met 3 december 2014;
- Er is advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r.;
- Er is advies gevraagd aan wettelijke adviseurs van de ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap;
- Er is reactie gevraagd aan de besturen van de provincie Noord-Holland, van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en van de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel;
- Er is reactie gevraagd van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Maritiem Vliegkamp De Kooy.

Op basis van de adviezen en de ingekomen zienswijzen heeft het ministerie van Defensie in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waar nodig aangevuld en opdracht gegeven tot het opstellen van het MER.

1.2 Publieksparticipatie

De overheid streeft naar heldere, beter begrepen en maatschappelijk gedragen besluiten bij plannen en projecten. Om dit te bereiken wordt publieksparticipatie ingezet.

Gerichte vragen

Om zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces voor het luchthavenbesluit De Kooy mee te kunnen nemen, is een ieder uitgenodigd te reageren op het voornemen van het bevoegd gezag. Gekeken wordt naar:

- Welke aandachtspunten willen partijen of particulieren meegeven voor het verdere proces?
- Welke aspecten mogen volgens partijen of particulieren niet ontbreken in het milieuonderzoek?

Aard en aantal zienswijzen

In totaal zijn 10 zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn van 4 november tot en met 3 december 2014. Tevens heeft de Commissie voor de m.e.r. advies uitgebracht.

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van het type en de herkomst van de 10 participanten.

Plaats	Belangenvereniging	Individuele inspreker	Ondernemen / Bedrijfsleven	Overheid	Totaal
Amsterdam	1				1
Den Helder		4	1	1	6
Den Hoorn		1			1
Haarlem				1	1
Heerhugowaard				1	1
Totaal	1	5	1	3	10

Tabel: Overzicht ingediende zienswijzen met daarbij de herkomst van de indieners van zienswijzen (per gemeente) en het type indieners (individu dan wel bepaald soort organisatie)

Strekking van de zienswijzen

Hieronder wordt een beknopt overzicht van de binnengekomen zienswijzen gegeven. De belangrijkste thema's worden beschreven. In de volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de verschillende thema's. Ook is daar de reactie vanuit het bevoegd gezag op de zienswijzen te lezen.

Een zeer groot deel van de zienswijzen gaat in op *de voorgenomen activiteit en routes*, waarbij met name de toename van (geluids)hinder en geluidsbelasting een punt van zorg is.

Daarnaast wordt verduidelijking gevraagd ten aanzien van *de verplaatsing van het dummy-dek*.

Enkele participanten maken zich zorgen over de *kwaliteit van de leefomgeving*. Hierbij spelen zaken als geluidsoverlast, luchtvervuiling en dalend woongenot.

Daarnaast stellen participanten vragen over de *geluidscontouren* en de externe veiligheid. Verder uit men zorgen over *cumulatie van geluidseffecten* van de vliegtuigbewegingen en het bijbehorende (weg)verkeer. Tevens uitmen participanten zorgen omtrent de *gezondheidseffecten* voor omwonenden.

Verder vragen participanten ook aandacht voor de *gevolgen voor de natuur*, waaronder de effecten voor de omliggende Natura 2000-gebieden, vogels en water.

1.3 Advies commissie voor de m.e.r.

Het bevoegd gezag heeft advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. Op 13 november 2014 heeft de werkgroep MER De Kooy van de Commissie voor de m.e.r. een bezoek gebracht aan luchthaven De Kooy, waarbij een aantal zaken nader zijn toegelicht door de initiatiefnemer en het bevoegd gezag. De ontvangen zienswijzen zijn ter beschikking gesteld aan de Commissie voor de m.e.r. De Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft tot en met 3 december 2014 ter inzage gelegen. Op 4 december 2014 heeft de Commissie advies uitgebracht.

Strekking van het advies

Hieronder wordt een beknopt overzicht van het advies van de Commissie voor de m.e.r. gegeven. De belangrijkste thema's worden beschreven. In de volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de verschillende thema's. Ook is daar de reactie vanuit het bevoegd gezag op het advies te lezen.

De Commissie beveelt in haar advies aan om in het MER helder de *beoogde ontwikkeling, in het bijzonder van burgervliegverkeer*, en de daarmee samenhangende afbakening van de *te beschouwen alternatieven* goed te onderbouwen. Voorts dienen de gevolgen van de alternatieven voor de *natuur, de milieukwaliteit* en de *gezondheid*, die ook buiten de beperkingengebieden kunnen optreden, navolgbaar te worden beschreven. Ook dient het MER volgens de Commissie een beschrijving te bevatten van de maatregelen om *ongewenste milieugevolgen* in te perken.

Duidelijk moet worden gemaakt wat de *belangrijke veranderingen* zijn. Deze dienen niet alleen te worden omschreven of te worden berekend, maar er dient ook duidelijk op een kaart te worden aangewezen waar hinder toe- of afneemt en hoe deze zo veel mogelijk

beperkt kan worden. Consistent gebruik van informatie acht de Commissie voorts van belang.

De Commissie vraagt om aan te geven of en in welke mate rekening moet worden gehouden met *extra geluidshinder van helikopters* in vergelijking met andere categorieën vliegtuigen. Ook vraagt de Commissie de verkeerscijfers van het *wegverkeer* goed in beeld te brengen. Daarnaast dient in het MER duidelijk te worden gemaakt waar de belangrijkste *geuremissies* ontstaan.

Ook adviseert de Commissie ten aanzien van *externe veiligheid* om voor gebieden waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-8} per jaar in kaart te brengen of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Ook dient in het MER te worden opgenomen hoe de vliegtuigbrandstof wordt aangevoerd en opgeslagen.

Ten slotte beveelt de Commissie verschillende onderzoeken aan op het gebied van *natuur*.

1.4 Ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Van de ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap is geen reactie ontvangen.

1.5 Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag heeft ervoor gekozen de inhoud uit de 10 zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. te bundelen naar thema's en daarbij een reactie te geven hoe met die thema's is omgegaan. Dit overzicht geeft voor de indieners van zienswijzen inzicht in de inhoud van alle zienswijzen en de reactie van het bevoegd gezag daarop. De individuele zienswijzen worden dus niet afzonderlijk behandeld.

2 Bespreking zienswijzen

2.1 Voorgenomen activiteit

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een aantal indieners is tegen de uitbreiding van de vluchten naar en van luchthaven De Kooy. Een indiener verwacht dat de verhoging van het aantal vliegtuigbewegingen en de verandering van kosteneenheden en risicozones een negatieve invloed zal hebben op het perceel van indiener. Verzocht wordt om aanpassing van de tijdstippen van oefenvluchten naar "leefomgevingstijden".

Eén inspreker acht het belang van de gemeente Den Helder dubieus. Deze indiener heeft vragen ten aanzien van financiële risico's als gevolg van een eventuele daling van de olieprijs en de mogelijkheden voor andere bedrijven om aan investeringsgeld te komen. Ook acht inspreker het doorschuiven en verhandelen van vliegtuigbewegingen zonder maximum verwerpelijk.

Een andere inspreker verzoekt het door hem gemaakte bezwaar van 20 oktober 2014 tegen de ontheffing Medegebruik militair luchtvaartterrein De Kooy als ingelast te beschouwen en voor te leggen aan de Commissie voor de m.e.r. Uit dit bezwaarschrift volgt dat de veranderingen in de aard van het vliegverkeer voor indiener tot groeiende overlast leidt. Voorts wijst inspreker erop dat het besluit van 11 december 2008 inzake het burgermedegebruik van het militair luchtvaartterrein (Stcrt. van 29 december 2008, nr. 2008/251) ten onrechte buiten beschouwing wordt gelaten. Volgens inspreker had het luchthavenbesluit op 1 november 2014 genomen moeten zijn.

Twee insprekers achten de uitbreiding van de vliegtuigbewegingen op luchthaven De Kooy van belang voor de economische positie en ontwikkeling van de Kop van Noord-Holland.

Door een inspreker wordt verzocht om een overeenkomst ter zake van de verwachte planschade en aanvullende nadeelcompensatie voor de waardedaling van de eigendommen van inspreker. Voorts acht een inspreker de voorgenomen realisatie van een concurrerend hotel of een kort verblijf-accommodatie door Den Helder Airport nadelig.

Advies CieMER

Door de Commissie wordt geadviseerd de verwachting van groei van de capaciteitsvraag naar burgerluchtvaart in de komende jaren te onderbouwen. Daarnaast dient volgens de Commissie in het MER eenduidig te worden beschreven welke ontwikkelingen samenhangen met/onderdeel uitmaken van het voornemen en wat de implicaties zijn van het voornemen en de alternatieven op het verwachte vlieggedrag. Ook wordt gevraagd om een specificatie van vliegtuigbewegingen naar vliegtuigtypes en verduidelijking van de vertaling van passagiersaantallen naar vliegtuigbewegingen.

Ten aanzien van wegverkeer acht de Commissie het van belang dat de verkeerscijfers goed in beeld worden gebracht, met inbegrip van de aantallen en de herkomst van de gebruikers van de luchthaven en hun verschillende vervoerswijzen.

Voorts wordt door de Commissie geadviseerd de afstemming te beschrijven tussen de MER-procedure en de procedure inzake het luchthavenbesluit en de randvoorwaarden die deze afstemming voor de inrichting van de luchthaven oplevert. Ook acht de Commissie het wenselijk dat in het MER wordt beschreven hoe en wanneer (eventuele) aanvullende voorzieningen planologisch worden vastgelegd. In meer algemene zin wordt door de Commissie geadviseerd om voor de besluiten die nog gaan volgen op het luchthavenbesluit per besluit aan te geven wie het bevoegd gezag is en wat globaal de tijdsplanning is. Verzocht wordt om vermelding in het MER van relevante wetten, regels en beleid.

Reactie bevoegd gezag

Bij wet van 2 juli 2014 is de termijn voor de vaststelling van het luchthavenbesluit De Kooy verlengd met twee jaar tot 1 november 2016 (Stb. 2014/289), omdat de termijn van vijf jaar te kort bleek te zijn om tijdig voor alle acht Nederlandse militaire luchthavens een luchthavenbesluit tot stand te brengen.¹ Het MER luchthaven De Kooy wordt opgesteld ter voorbereiding van het luchthavenbesluit De Kooy. Het MER en het luchthavenbesluit zien niet op de eventuele voorgenomen realisatie van een hotel of een kort verblijf-accommodatie.

De vlootmix voor het burgerluchtverkeer, de bijbehorende passagiersaantallen en tonnen vrachtmix alsmede de randvoorwaarden (openstellingstijden, vluchtdagen- en tijden) worden meegenomen bij het opstellen van het MER. Dit geldt ook voor het wegverkeer en de verkeerscijfers. De herkomst, de bestemming en de modaliteit van het wegverkeer worden in het MER opgenomen. De verschillende componenten van het militaire luchtverkeer worden meegenomen bij het opstellen van het MER. Het werkelijke militaire vliegverkeer in de afgelopen jaren is en wordt opgenomen in de jaarcontouren. De onderliggende gebruiksgegevens zijn militair gerubriceerd en zijn niet openbaar (artikel 10.19 Wet luchtvaart). In het MER worden het bestaande gebruik en de bestaande luchthavenstructuur beschreven, waarbij de huidige situatie mede aan de hand van vigerende besluiten wordt betrokken. De voorgenomen activiteit (militair en civiel) is de basis voor de berekeningen van de geluidsbelasting, externe veiligheid en de beoordeling van luchtkwaliteit, natuur, gezondheid en verkeer.

¹ Kamerstukken II 2013-2014, 33 886, nr. 3.

De onderbouwing van het gebruik van de luchthaven wordt opgenomen in de toelichting op het luchthavenbesluit. De relevante regelgeving en het vigerende beleidskader ter zake van het militaire luchthavenluchtverkeer en het burgerluchthavenluchtverkeer worden opgenomen in de toelichting op het luchthavenbesluit. Daarnaast zal er ook worden ingegaan op de ontwikkelingen in de burgerluchtvaart en de keuze, de onderbouwing en de motivering van het luchtverkeer behorende bij het luchthavenbesluit.

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van de MER-procedure en de procedure inzake het luchthavenbesluit.

Indien een belanghebbende ten gevolge van het luchthavenbesluit schade lijdt die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd kent de minister van Defensie een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe (artikel 10.24 juncto 8.31 Wet luchtvaart). Het kwantificeren van het effect van het luchthavenbesluit op huizenprijzen geschiedt in het kader van dergelijke nadeelcompensatieclaims. Dit effect wordt niet meegenomen in het MER.

2.2 Routes

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In een zienswijze wordt erop gewezen dat het aantal vluchten over de zuidpunt van Texel is toegenomen, in afwijking van de afspraak die in 2006 is gemaakt tussen de burgemeester van Texel, het Bureau Geluidshinder van de Koninklijke Luchtmacht te Breda en luchthaven De Kooy. Ingevolge deze afspraak gaan offshore vluchten niet over het stiltegebied "Nationaal Park Duinen van Texel", maar via het ingevolge deze afspraak gerealiseerde weegpunt "Mike". Vliegen over het stiltegebied zou alleen bij uitzondering plaatsvinden. Volgens een inspreker wenst luchthaven De Kooy niet in te gaan op zijn klachten omtrent het aantal vluchten over het stiltegebied van Texel. Voorts zou de klachtenregistratie onvoldoende en onbetrouwbaar zijn. Inspreker constateert, onder verwijzing naar een rapport van het Bureau Geluidshinder van de Koninklijke Luchtmacht te Breda, een toename van het aantal vluchten over het stiltegebied en verzoekt om opname in het nieuwe luchthavenbesluit van de in 2006 gemaakte afspraak.

Voorts verzoekt indiener om vertegenwoordiging van de gemeente Texel in de COVM, omdat een groot gedeelte van de Control Region (CTR) van luchthaven De Kooy over Texels grondgebied loopt. Gelet hierop acht indiener de belangen van de gemeente Texel dusdanig dat de gemeente een eigen plek moet krijgen binnen de COVM.

Advies CieMER

De Commissie adviseert de (gewijzigde) vliegroutes aan te geven met de te verwachten spreiding daar omheen. Hierbij dient de gebruikte meteotoeslag te worden aangegeven en aannemelijk te worden gemaakt.

Reactie bevoegd gezag

Vliegroutes maken geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit. Aan- en uitvliegroutes worden door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Defensie vastgelegd in een Regeling luchtverkeersdienstverlening (gebaseerd op artikel 5.11 Wet luchtvaart). De vliegroutes worden als gegeven meegenomen in de berekeningen van het MER.

Elke piloot dient zich te houden aan de routes zoals deze zijn vastgelegd in de Regeling luchtverkeersdienstverlening. De routestructuur die hierin is vastgelegd dient ook gevolgen te worden. Handhaving van de vliegroutes wordt niet in het kader van het MER onderzocht.

Klachten worden door de vliegbasis en de staf van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) met de grootst mogelijke zorg behandeld. Melders worden teruggebeld, meldingen worden verzameld en gerapporteerd en in COVM-overleggen worden de meldingen uitgebreid behandeld indien hierom wordt gevraagd. In voorkomend geval worden melders ook thuis bezocht. Het beeld, dat de klachtenregistratie onvoldoende en onbetrouwbaar zou zijn, wordt niet herkend door het Bureau Geluidshinder.

Ingevolge artikel 10.25 van de Wet luchtvaart bestaat de COVM in ieder geval uit twee vertegenwoordigers van elke gemeente waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen, waarvan één vertegenwoordiger van elke gemeente een omwonende van de luchthaven is. Omdat de beperkingsgebieden zich uitstrekken over de gemeenten Den Helder en Hollands Kroon zijn deze gemeenten vertegenwoordigd in de COVM. Vooralsnog lijkt het niet waarschijnlijk dat het nieuwe beperkingengebied zich wel gaat uitstrekken over het grondgebied van Texel.

2.3 Cumulatie en andere ontwikkelingen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Twee insprekers maken zich zorgen over cumulatie met andere ontwikkelingen, zoals de nieuwe bestemmingsplannen die worden ontwikkeld door de gemeenten Den Helder en Hollands Kroon en een nieuw aan te leggen Regionaal havengebonden bedrijventerrein in de Kop van Noord-Holland. Deze ontwikkelingen betreffen locaties in de nabijheid van de woning en het bedrijf van een inspreker, die reeds zijn gelegen aan de N9 en het spoor. Cumulatie van deze ontwikkelingen verergert de toenemende milieuhinder en (geluids)overlast volgens inspreker.

In een aantal zienswijzen wordt verzocht om rekening te houden met de andere (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen, zoals vast te stellen bestemmingsplannen, de toekomstige bebouwing van Den Helder, het Windplan Wieringermeer en ruimtelijk beleid gericht op het aanwijzen van locaties voor de herstructurering van windparken op land in de omgeving van Den Helder.

Advies CieMER

De Commissie adviseert om de aard en omvang van nieuwe ontwikkelingen buiten de luchthaven te beschrijven en in kaart te brengen. Ook dienen eventuele woningbouwprojecten waarover reeds is besloten en die binnen de gebieden omsloten door 40 dB(A) L_{den} , de 30 dB(A) L_{night} en de PR 10⁻⁸-contouren vallen, in het effectenonderzoek te worden betrokken.

Voorts wordt door de Commissie geadviseerd om de effecten van de verschillende alternatieven op een eenduidige en transparante wijze en op hetzelfde Detailniveau te beschrijven, rekening houdende met de cumulatie met andere plannen en projecten.

Reactie bevoegd gezag

Er bestaat geen specifieke Europese regelgeving over cumulatie van geluid. De Richtlijn Omgevingslawaai schrijft voor dat voor grote luchthavens (met meer dan 50.000 bewegingen groot verkeer) en snelwegen zogenaamde geluidsbelastingkaarten en actieplannen gemaakt moeten worden waarin wordt aangegeven hoe het geluid van een luchthaven of een snelweg kan worden voorkomen of beperkt. Deze EU richtlijn is echter niet van toepassing op militaire luchthavens. Overigens is er op luchthaven De Kooy sprake van minder dan 50.000 vliegbewegingen groot verkeer.

Er gelden geen wettelijke cumulatienormen voor hinderaccumulatie. In het MER wordt inzicht gegeven in de mate van geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen. De geluidsbelasting vanwege alle luchtvaart gebonden bronnen (militair en civiel) wordt inzichtelijk gemaakt. In het MER wordt de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) gepresenteerd, alsmede in L_{den} tot 70 dB(A). Het MER beschouwt tevens de geluidsbelasting vanwege grondgebonden bronnen (proefdraailocatie, ruimteverwarming, taxiën vliegtuigen, etc). Deze informatie wordt gebruikt voor vergunningaanvragen in het kader van de Wabo. Het MER geeft ook de geluidsbelasting vanwege het extra wegverkeer op de ontsluitingsweg naar de luchthaven. Het MER geeft op kaart een overzicht van de ligging van de geluidscontouren van bovenstaande bronnen. Het MER geeft in beschrijvende zin de mate van de cumulatie van de geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen.

Een beschrijving van (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de gebiedsontwikkeling Den Helder Airport aan de zuidzijde van de luchthaven, wordt in het MER opgenomen.

3 Geluid

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In een zienswijze wordt verzocht om aanvullend onderzoek in verband met hogere gemeten geluidswaarden op de gevel van indiener dan uit onderzoeken zou blijken. Door een indiener wordt als oplossing voor geluidshinder gegeven het opvangen van geluid met een microfoon en deze opname versterkt als tegengeluid uitzenden, en het plaatsen van een wand met vacuüm glasplaten.

Door een indiener is verzocht om een reële, geloofwaardige benadering bij het vaststellen van de nieuwe geluidscontouren voor luchthaven De Kooy. De afgelopen dertig jaar zijn de contouren nagenoeg gelijk gebleven, terwijl in dezelfde periode het aantal vluchten is verdriedubbeld. Ook merkt een indiener op dat de nieuwe oefenlocatie voor de NH90 hinder zal opleveren voor het buurtschap 'De Kooy', omdat er enkel een open veld tussen de oefenlocatie en het buurtschap ligt.

Advies CieMER

In geval sprake is van relatief grote gevolgen voor de geluidsbelasting of de luchtkwaliteit en van relatief grote groepen blootgestelden, wordt door de Commissie geadviseerd om de gevolgen voor de volksgezondheid kwantitatief in beeld te brengen. Ook dient in het MER te worden aangegeven of en in welke mate met extra geluidshinder van helikopters (bijvoorbeeld als gevolg van 'rattle noise') rekening wordt gehouden in vergelijking met andere categorieën vliegtuigen.

Reactie bevoegd gezag

In het MER luchthaven De Kooy wordt de geluidsbelasting onderzocht. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Ke. De 35 Ke-geluidszone van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer wordt als onderdeel van het beperkingengebied gepresenteerd. Voorts worden de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke. Deze contouren worden tevens afzonderlijk gepresenteerd voor het commercieel burgerluchtverkeer. Ook wordt in het MER de geluidsbelasting voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven – voor zover mogelijk voor militair luchtverkeer – van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer in dB L_{den} gepresenteerd voor de waarden 40, 48, 56 en 70 dB(A). Van de berekende geluidszone(s), geluidsruidten en geluidscontouren worden de oppervlakte in km^2 , het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en het aantal ernstig geluidsgehinderden gepresenteerd.

(Ernstige) geluidshinder wordt gekwantificeerd met de presentatie van geluidsbelastingscontouren in de hinderrelevante beoordelingsmaat Kosteneenheden en L_{den} . De grenswaarden voor geluidsbelasting worden vastgelegd in het luchthavenbesluit. 'Rattle noise' kan worden ervaren bij landende en vertrekkende Chinook-helikopters. Er is geen

aanleiding tot onderzoek naar geluidshinder als gevolg van 'rattle noise', nu enkel incidenteel Chinook-helikopters op luchthaven De Kooy zullen landen en vertrekken. De nieuwe oefenlocatie voor de NH90 zal naar verwachting in totaal minder gehinderden opleveren. De geluidshinder zal worden onderzocht in het MER luchthaven De Kooy.

3.1 Grondgebonden geluid

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Uit een aantal zienswijzen blijken zorgen met betrekking tot geluidshinder als gevolg van de verplaatsing van onder andere het dummy-deck, het oefenterrein, een helikopterplatform en een laadpunt naar de zuidoostelijke richting en als gevolg van het nieuwe veld voor proefdraaien, het oefenen met de NH90 en het warmdraaien en starten van de helikoptermotoren. Een inspreker verwacht dat er meer geluidshinder zal ontstaan, nu de geluidsbelasting van het verkeer tegen de gevel van deze woning thans al is vastgesteld op 62 dB. Verzocht wordt om bij de opstelling van het MER hiermee rekening te houden en om aanpassing van de woning in verband met de verwachte hinder.

Eén indiener acht het onduidelijk of in het MER ook de informatie wordt opgenomen die noodzakelijk is voor de voor grondgebonden activiteiten vereiste vergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voorts is het volgens een inspreker onduidelijk of de proefdraaiplaats wordt verplaatst of dat er een extra proefdraaiplaats zal komen. Indien het een extra proefdraaiplaats betreft, wijst indiener erop dat er mogelijk een toename van de huidige geluidsbelasting kan optreden. Verzocht wordt om onderzoek naar alternatieven of varianten die de geluidsoverlast kunnen beperken. Een andere inspreker gaat uit van een verplaatsing van de proefdraaiplaats en niet van een extra proefdraaiplaats.

Advies CieMER

De Commissie raadt aan om de contour voor het grondgebonden geluid te toetsen aan de zonegrens voor industrielawaai.

Reactie bevoegd gezag

Om de geluidsbelasting te verminderen wordt het proefdraaiplatform verplaatst naar de gronden die aan de zuidzijde van de luchthaven zijn aangekocht. Mede op verzoek van de gemeente is gekozen voor verplaatsing van de proefdraaispot naar het zuiden. De situering en het ontwerp van de proefdraaispot zijn uitgebreid doorgerekend met betrekking tot het grondgebonden geluid.

De geluidsbelasting van de grondgebonden geluidsproducerende activiteiten van de Defensie-inrichting Maritiem Vliegveld De Kooy en van de inrichting Den Helder Airport wordt, conform de Handreiking Meten en Rekenen industrielawaai-Wabo, uitgedrukt in de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A). De 50 en 55 dB(A, L_{etm})-contouren worden gepresenteerd voor de representatieve bedrijfssituatie van de militaire

inrichting en van de burgerinrichting afzonderlijk. Voorts worden de cumulatieve 50 en 55 dB(A, L_{eqm})-contouren gepresenteerd voor het industrieterrein. Van de verschillende geluidscontouren worden de oppervlakte in km² en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen gepresenteerd. Het MER zal in beschrijvende zin een gecumuleerd inzicht geven in de mate van geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen. Voorts zal in het MER de informatie worden opgenomen die van belang is voor de vergunning op grond van de Wabo.

4 Gezondheid

Argumenten en belangen uit zienswijzen

Eén inspreker ondervindt hinder van kerosine op de ruiten van zijn woning en een beperking van zijn woongenot. Er wordt op gewezen dat het sterftepercentage van bewoners rond een vliegveld hoger ligt. Benzeenuitstoot door de NAM en uitstoot van de autoweg naar Den Helder zouden tezamen met de uitstoot van luchthaven De Kooy leiden tot een verhoogd risico op schade aan de gezondheid. Door een indiener wordt er voorts op gewezen dat het aantal kankerpatiënten in een deel van Den Helder boven het landelijk gemiddelde lijkt te liggen.

Advies CieMER

Door de Commissie wordt geadviseerd om in het MER aan te geven waar de belangrijkste emissies ontstaan, als gevolg van proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc., en welke koppeling er bestaat tussen de geurbelasting en de aanwezige woningen en het aantal blootgestelden. Op basis hiervan dient te worden aangegeven of sprake is van geurhinder en hoe hiermee wordt omgegaan. Ook stelt de Commissie voor dat wordt aangegeven of en op welke wijze de feitelijke geluidsbelasting getoetst wordt aan de geluidszone.

De Commissie adviseert in het MER inzichtelijk te maken hoe de verplaatsing van activiteiten over het luchthaventerrein de gezondheidsschade inperkt. Een gezondheidseffectscreening (GES) acht de Commissie weinig zinvol. Een gezondheidsbelevingsonderzoek, los van het opstellen van het MER, acht de Commissie wel zinvol.

Reactie bevoegd gezag

In het MER wordt de luchtkwaliteit onderzocht. 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 gehouden hoeft te worden met de grenswaarden voor 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 (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Aanvullend worden voor stikstofdeposities en vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immissiewaarden bepaald. Bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies wordt rekening gehouden met de verwachte wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal burgervliegtuigbewegingen. In het MER wordt eventueel specifieke aandacht besteed aan mogelijke consequenties van uitstoot van verontreinigde stoffen voor biologische landbouw met vollegrondsteelten indien deze in de directe omgeving van de luchthaven aanwezig zijn. De luchtkwaliteit wordt bepaald voor de zichtjaren 2014, 2015 en 2024.

Gelet op het advies van de Commissie zal er geen GES worden uitgevoerd. Een gezondheidsbelevingsonderzoek zal op een nader te bepalen moment worden uitgevoerd.

5 Natuur

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Door een inspreker wordt gesteld dat uitbreiding van de activiteiten op luchthaven De Kooy in strijd is met internationale afspraken en de planologische kernbeslissing (PKB) inzake de Waddenzee.² Een inspreker vraagt waarom de kokkelvisserij wel wordt beperkt en de luchthaven niet. Voorts maakt een inspreker zich zorgen over de effecten van de uitbreiding en de aanpassing van het terrein op (de trekroute en de levensduur van) rotganzen, kolganzen, de scholekster en andere vogels. Indiener vindt het opmerkelijk dat van gemiddelde waarden wordt uitgegaan, nu de maximale waarden het gevaarlijkst zijn.

Een inspreker geeft in overweging om een passende beoordeling in het MER op te nemen, in verband met de nabijgelegen Natura-2000 gebieden, beschermde natuurmonumenten, EHS en beschermde soorten op grond van de Flora- en faunawet.

Voorts wordt door een inspreker ter zake van water verzocht om de vergroting van veiligheid door maatregelen in verschillende lagen (meerlaagseveiligheid), nu in het kader van de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie is besloten om belangrijke functies extra te beschermen tegen overstromingen. Luchthaven De Kooy is volgens inspreker een belangrijke functie. Tot slot wordt door een indiener verzocht om in het MER integraal te kijken naar de effecten voor grond- en oppervlaktewater, met inbegrip van de thema's waterkwaliteit en ecologie.

Advies CieMER

² Deel 4 van de planologische kernbeslissing Derde Nota Waddenzee, via:
http://www.waddenzee.nl/fileadmin/content/Dossiers/Overheid/pdf/Derde_Nota_Waddenzee_deel_4.pdf

De Commissie adviseert om in het MER aan te geven of het voornemen invloed heeft op het milieubeschermingsgebied voor stilte. Het studiegebied dient op basis van de maximaal redelijkerwijs te verwachten effectafstand te worden bepaald en er dient rekening te worden gehouden met een gecombineerd effect door geluid en beweging. De Commissie verwacht verstoring als gevolg van geluid, beweging en licht, gevolgen van (stikstof)depositie en veranderingen in beheer ('vogelbeheergebied').

Voorts dient in het MER te worden opgenomen in hoeverre Natura 2000-gebieden, waaronder "Waddenzee" en "Duinen en Lage Land Texel" door het voornemen worden beïnvloed. Hetzelfde geldt voor het vogelbeheergebied in/nabij Balgzand. Ten aanzien van vogels dient rekening te worden gehouden met pendelbewegingen tussen foerageergebieden en slaapplekken en in het bijzonder hoogwatervluchtplaatsen (HVPs). Bij de beoordelingen moet rekening worden gehouden met eventuele (cumulatieve) effecten van emissies. Indien significante gevolgen als gevolg van het voornemen (afzonderlijk, dan wel in combinatie met andere plannen of projecten) voor (een) Natura 2000-gebied(en) niet kunnen worden uitgesloten, dient er een passende beoordeling te worden opgesteld. Ook adviseert de Commissie de (gevolgen van het voornemen voor de) Ecologische Hoofdstructuur (EHS)-gebieden en beschermde diersoorten te beschrijven.

Ten aanzien van bodem en water acht de Commissie het wenselijk om in het MER de kansen op en de omvang van eventuele verontreinigingen met bijvoorbeeld brandstoffen of ijsbestrijdingsmiddelen te bezien.

Reactie bevoegd gezag

De effecten op de natuur rondom de luchthaven worden in het MER onderzocht. In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van Natura 2000-gebieden, (voormalig) beschermde natuurmonumenten, het "Natuurnetwerk Nederland" (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur), door de Flora- en faunawet beschermde soorten en gebieden met een potentiële vogelaantrekkende werking die zich op en rondom de luchthaven bevinden. Voorts wordt onderzocht welke effecten de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven hebben op de geïnventariseerde natuurgebieden en beschermde soorten. Tevens wordt in het MER gekeken naar de effecten op bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie en ruimtelijke kwaliteit. Voor de beschrijving van de vogels en de andere natuurwaarden ter plaatse van het vliegveld wordt gebruik gemaakt van inventarisatiegegevens van de luchtmacht. Er zal een passende beoordeling worden gemaakt indien de noodzaak hiertoe uit de voortoets blijkt.

Ten aanzien van water zal het MER een beschrijving bevatten van de bestaande kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater binnen het plangebied. De kansen op en mogelijke omvang van verontreinigingen, door bijvoorbeeld brandstoffen en ijsbestrijdingsmiddelen, van bodem

en water worden in het MER meegenomen alsmede een beschrijving van de aanwezige en eventueel extra aan te brengen milieubescherpende voorzieningen.

Ten aanzien van meerlaagsveiligheid wordt opgemerkt dat het Deltaprogramma 2015 op Prinsjesdag 2014 als advies van de Deltacommissaris is aangeboden aan de Tweede Kamer en vervolgens als basis is gebruikt voor het Ontwerp Nationaal Waterplan 2016-2021. Het Deltaprogramma is tot stand gekomen met medewerking van alle overheidslagen, maar is zelf geen wettelijk vastgelegd beleid. Het past bij het gedachtengoed van de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie en de voorgenomen beleidsdoorwerkingen om van gemeente, waterschap en provincie te verwachten dat zij onderzoeken of het bij de herinrichting van De Kooy nodig en mogelijk is om de waterveiligheid te vergroten door middel van maatregelen in laag 2 (waterrobuuste ruimtelijke inrichting) en/of laag 3 (rampenbeheersing). Dit is echter niet wettelijk afdwingbaar omdat de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie nog niet is verankerd in wetgeving en beleid. Het MER zal een beschrijving geven van de actuele stand van zaken.

6 Externe veiligheid

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Door een inspreker wordt erop gewezen dat de start- en landingsbaan ligt binnen de "plofzone zoals is vastgesteld op 11 mei 2001 door mw. A.E. Koning Folkerts (Conform Enschede vuurwerkcramp)" en er een gasstation op de oostoever tegenover de luchthaven is gelegen. Ook zijn op het industrieterrein risicovolle bedrijven aanwezig, die bij calamiteiten risico's kunnen veroorzaken. Daarnaast vormt volgens indiener de rioolzuivering met de opslag van rioolgas een veiligheidsrisico.

In een zienswijze wordt erop gewezen dat voor de civiele luchtvaart ten aanzien van externe veiligheid en luchtkwaliteit beleidskaders en rekenmodellen beschikbaar zijn. Deze ontbreken (nog) in de militaire luchtvaart, waardoor volgens inspreker informatie over de effecten van cumulatie van civiele en militaire luchtvaart ontbreekt. Een andere inspreker wijst op het ontbreken van een wettelijk kader voor de externe veiligheid bij militaire luchthavens. Het betoog van Defensie van 11 november 2014 bij de Raad van State, ertoe strekkende dat aangesloten dient te worden bij het Bevi, gaat volgens inspreker in het geval van luchthaven De Kooy niet op, nu op deze luchthaven sprake is van meer civiel dan militair gebruik. Inspreker verwacht dat er een passende oplossing voor de veiligheidscontour wordt vastgesteld.

In een zienswijze wordt verzocht om samenvoeging van de geluidscontour met de aanstaande veiligheidscontour voor de NAM (ingevolge artikel 14 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)).

Advies CieMER

De Commissie raadt aan te onderzoeken of er in het gebied waarin het plaatsgebonden risico (PR) groter is dan 10^{-8} per jaar, industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Ook dient aan te worden gegeven hoe de vliegtuigbrandstof wordt aangevoerd en opgeslagen en wat de externe veiligheidsrisico's hiervan zijn. De Commissie vraagt voorts aan te geven of het gewijzigde militaire gebruik gevolgen heeft voor de aard en de omvang van de opslag van explosieve stoffen en daarmee voor de risicozones van deze opslag.

Reactie bevoegd gezag

De zonering van munitieopslag "het Kuitje" (door inspreker plofzone genoemd) is alleen van toepassing op de externe omgeving: de C-zone van munitieopslag "het Kuitje" loopt tot de inrichtingsgrens van het Maritiem Vliegveld De Kooy.

Het luchthavenbesluit kan, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart, een grenswaarde en regels bevatten voor het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer. De externe veiligheid van luchthavenluchtverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} , 10^{-5} en 5×10^{-5} PR en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km^2 en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren gepresenteerd. Het Groepsrisico (GR) van het luchtverkeer wordt tevens in kaart gebracht. Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen met militaire helikopters nabij luchthavens is nog geen gevalideerd rekenmodel beschikbaar. Voor civiele helikopters is wel een rekenmodel beschikbaar. Bezien zal worden of met behulp van het rekenmodel voor civiele helikopters een kwantitatieve beoordeling van het plaatsgebonden risico rond de luchthaven De Kooy kan worden gemaakt. Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen beleidskader en normering vastgesteld, daarom wordt volstaan met een kwalitatieve beschouwing. In het MER zal rekening worden gehouden met de externe veiligheidscontour van de nabij gelegen inrichting van de Nederlandse Aardolie Maatschappij. Ook wordt de aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstof in het MER meegenomen.