

**Notitie Reikwijdte en detailniveau**

Milieueffectrapport luchthaven De Kooy

Datum	20 oktober 2014
Status	Definitief



## Colofon

Ministerie van Defensie  
Hoofddirectie Beleid

Postbus 20701  
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directoraat Generaal Bereikbaarheid

Postbus 20904  
2500 EX Den Haag



## Inhoud

	<b>Colofon</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Referentiesituatie</b>	<b>8</b>
2.1	Inleiding	8
2.2	Het militair luchtverkeer	8
2.3	Het burgerluchtverkeer	9
2.4	Overzicht	10
<b>3</b>	<b>De voorgenomen activiteit</b>	<b>11</b>
3.1	Inleiding	11
3.2	Het militair luchtverkeer	11
3.3	Het burgerluchtverkeer	12
3.4	Overzicht	13
<b>4</b>	<b>Alternatieven</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Grondgebonden activiteiten</b>	<b>16</b>
5.1	Inleiding	16
5.2	Referentiesituatie	16
5.3	Voorgenomen activiteit	16
5.4	Geluidscontour	16
<b>6</b>	<b>Milieu</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Procedurele aspecten</b>	<b>22</b>
<b>8</b>	<b>Literatuur</b>	<b>24</b>

## 1 Inleiding

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.

In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven. Het beperkingengebied is samengesteld uit het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) door alle startende en landende vliegtuigen (de geluidszone), het obstakelbeheergebied waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden en het vogelbeheersgebied waar regels gelden met het oog op de vogelaantrekkende werking. Tevens worden in het luchthavenbesluit vastgelegd het gebied behorende bij de grenswaarde van 35 Ke vanwege het militaire luchtverkeer en het gebied behorende bij de grenswaarde van 35 Ke alsmede een maximum aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis voor klein luchtverkeer vanwege het commerciële burgerluchtverkeer dat plaatsvindt door tussenkomst van de commerciële burgerexploitant. Voor het recreatief burgerluchtverkeer dat niet plaatsvindt door tussenkomst van de commerciële burgerexploitant wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis in het luchthavenbesluit vastgelegd. De luchthaven staat open voor burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient en die volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de Wet luchtvaart daartoe is gerechtigd. Voorts worden in het luchthavenbesluit de bestemming en het gebruik van grond binnen het beperkingengebied en regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd, waaronder de openstellingstijden van de luchthaven.

Het te nemen luchthavenbesluit is een besluit ten aanzien waarvan op grond van artikel 7.2, lid 1, onder b en lid 4 Wet milieubeheer en de Bijlage bij het Besluit MER, onderdeel D, sub 6.2, moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt. In verband hiermee is het volgende relevant.

Op de luchthaven De Kooy vindt een aantal veranderingen plaats. De maritieme Lynx-helikopters zijn vervangen door de NH-90 NATO Fregat Helikopters. Voor deze ontwikkeling en om bestaande geluidhinderklachten (grondgebonden activiteiten) te verminderen zijn aan de zuidzijde van de luchthaven gronden aangekocht. Het doel is op dit gebied voorzieningen voor de NH-90 in te richten en daarvoor dit gebied toe te voegen aan het luchthavengebied. Door de gewijzigde inrichting zal een gedeelte van het beperkingengebied in zuidelijke richting verschuiven.

Op 12 oktober 2011 is een intentieovereenkomst gesloten tussen het ministerie van Financiën, het ministerie van Defensie, het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder en Den Helder Airport (DHA). Ingevolge deze overeenkomst wordt een groei naar 27.000 burger vliegtuigbewegingen per jaar mogelijk gemaakt. De Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Marinevliegkamp De Kooy heeft hierover positief geadviseerd en het besluit is op 1

september 2014 in de Staatscourant gepubliceerd. Nu wordt op grond van marktontwikkelingen een verdere uitbreiding naar 30.000 vliegbewegingen per jaar voorzien. Voor verdere groei pleit dat de economische positie en de continuïteit van de luchthaven Den Helder gebaat is bij meer burger vliegtuigbewegingen. De effecten van deze verruiming dienen in kaart te worden gebracht.

Voor de grondgebonden activiteiten is een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vereist.

Mede op grond van bovenstaande veranderingen is besloten om ter voorbereiding op het luchthavenbesluit een Milieueffectrapport op te stellen en de uitgebreide milieueffectprocedure te doorlopen. De effecten van de grondgebonden activiteiten zullen in dit Milieueffectrapport eveneens worden onderzocht. De gevolgen voor het milieu, inclusief natuur, van de voorgenomen activiteit kunnen aldus een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgen. Deze Notitie Reikwijdte en detailniveau biedt de basis voor het op te stellen Milieueffectrapport voor het te nemen luchthavenbesluit alsmede voor de aanvraag van de omgevingsvergunning op grond van de Wabo voor de grondgebonden activiteiten.

## 2 Referentiesituatie

### 2.1 Inleiding

De militaire luchthaven De Kooy vervult een aantal taken van het ministerie van Defensie voor met name helikopters en in beperkte mate voor vastvleugelige vliegtuigen. Dit gedeelte van de luchthaven wordt aangeduid als Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK). Op de militaire luchthaven vindt burgermedegebruik plaats, waaronder commercieel medegebruik door tussenkomst van Den Helder Airport – met name voor de offshore industrie -, technische vluchten en onderhoud, recreatief medegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

Met een besluit van de minister van Defensie van 31 maart 1961 is de luchthaven De Kooy op grond van de Luchtvaartwet aangewezen als militaire luchthaven. Met een besluit van de staatssecretaris van Defensie van 5 juni 1992 is rond de luchthaven de geluidszone op grond van de Luchtvaartwet (geluidsbelasting door alle startende en landende vliegtuigen) vastgesteld. Dit besluit is onherroepelijk geworden door het Koninklijk besluit van 18 augustus 1994 nr. 94.006455 tot ongegrondverklaring van het ingestelde beroep. Met een besluit van de staatssecretaris van Defensie van 18 oktober 2002 is het aanwijzingsbesluit van 31 maart 1961 gewijzigd. Bij dat besluit zijn enkele percelen grond toegevoegd aan het terrein van de luchthaven.

Op de luchthaven De Kooy vindt militair luchtverkeer plaats alsmede burgermedegebruik. Het burgerluchtverkeer maakt gebruik van de start- en landingsbaan van de luchthaven De Kooy, alsmede van diensten van de luchthaven zoals de luchtverkeersleiding en brandweer. De geluidszone op grond van de Luchtvaartwet is gebaseerd op militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer gezamenlijk.

### 2.2 Het militair luchtverkeer

Het militair luchtverkeer in de referentiesituatie vloeit voort uit de militaire taken van de militaire luchthaven De Kooy zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2). De Kooy is de thuisbasis voor helikopters van het ministerie van Defensie. De helikopters hebben naast hun militaire functies tevens *Search and Rescue*-taken voor hulpverlening bij calamiteiten op zee en ziekentransport. De reguliere openstellingstijden zijn op maandag tot en met donderdag van 08.00 uur tot 23.00 uur, in de zomerperiode tot 01.00 uur en op vrijdag van 08.00 uur tot 16.00 uur. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak, nationale of internationale inzet of oefeningen en voor maatschappelijke vluchten. De geluidszone in Kosteneenheden<sup>1</sup> is gebaseerd op militair gebruik (helikopters en oefennaderingen door vaste vleugelvliegtuigen van andere militaire luchthavens) en op bondgenootschappelijk medegebruik.

---

<sup>1</sup> Vliegtuigen waarvoor de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Kosteneenheden zijn alle vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg. Van de uitgezonderde categorie wordt de geluidsbelasting van vliegtuigen die de vliegroutes of vliegprocedures voor grote vliegtuigen eveneens uitgedrukt in Kosteneenheden.



## 2.3 **Het burgerluchtverkeer**

Het burgerluchtverkeer kan worden onderscheiden in commercieel burgermedegebruik dat plaatsvindt door tussenkomst van de burgerexploitant Den Helder Airport (DHA), recreatief burgermedegebruik en burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang. Het burgermedegebruik is door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (voorheen de minister van Verkeer en Waterstaat) verleend door middel van beschikkingen op basis van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet.

### *Commercieel burgerluchtverkeer*

Met de aanwezigheid van DHA is de luchthaven De Kooy vanwege de strategische ligging ten opzichte van de productieplatformen op de Noordzee een belangrijke luchthaven voor de *offshoresupply*. DHA biedt dagelijkse helikopterverbindingen om voornamelijk offshore-medewerkers van en naar de platformen te kunnen vervoeren. De beschikking op basis van artikel 33 van de Luchtvaartwet voor commercieel burgermedegebruik door de burgerexploitant DHA betreft maximaal 27.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg, alsmede 5.000 vliegtuigbewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg. De openingstijden zijn voor weekdays bepaald op 07.00 uur tot 22.00 uur en op zaterdag, zondag en feestdagen van 07.00 uur tot 11.00 uur en van 14.00 uur tot 20.00 uur.

### *Search and Rescue*

De *Search and Rescue*-taken die in feite bij Defensie liggen worden sinds de uitfasering van de Lynx-helikopter uitgevoerd door een civiele instantie. De vliegtuigbewegingen ten behoeve van training en inzet worden uitgevoerd binnen de beschikking burgermedegebruik die aan de burgerexploitant is verleend. Voorts vinden vliegtuigbewegingen plaats door vliegtuigen van de Kustwacht, die gestationeerd zijn op Schiphol.

### *Recreatief burgerluchtverkeer*

Voor recreatief burgermedegebruik buiten tussenkomst van de burgerexploitant zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend. Het betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg, waarvan de vliegtuigbewegingen niet kunnen worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden.

### *Burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang*

Voor burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang (waaronder donorvluchten, ambulancevluchten en vluchten voor uitoefening van politietaken) zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend.

De vliegtuigbewegingen voor de *Search and Rescue*-taken, de Kustwacht, het recreatief burgerluchtverkeer en van het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang maken geen onderdeel uit van de beschikking die is verleend aan de commerciële burgerexploitant. De vliegtuigbewegingen worden, voor zover de geluidsbelasting daarvan wordt uitgedrukt in Kosteneenheden, meegenomen in de berekening van de militaire geluidsruimte.

## 2.4 Overzicht

In onderstaande tabel staat een overzicht van het militaire luchtverkeer en het burgerluchtverkeer voor de referentiesituatie.

	Militair luchtverkeer	Burgerluchtverkeer
Referentiesituatie (Aanwijzingsbesluit 31 maart 1961 5 juni 1992 18 oktober 2002 en vigerende beschikkingen burgermedegebruik)	35 Ke-geluidszone vastgesteld met het geluidszonebesluit d.d. 5 juni 1992.  - 1 squadron maritieme helikopters. - <i>Search and Rescue</i> -taken voor hulpverlening. - Oefenveld <sup>2</sup> . - Bondgenootschappelijk medegebruik.	Commercieel: - 27.000 vliegtuigbewegingen per jaar door helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart; - 5.000 vliegtuigbewegingen per jaar door vaste vleugelvliegtuigen kleine luchtvaart. <i>Search and Rescue</i> t.b.v. booreilanden. Kustwacht. Recreatief. Algemeen maatschappelijk belang.

<sup>2</sup> Oefenveld. Vliegers dienen in het kader van de taakstelling en het hierin opgenomen Jaarlijks Oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun eigen thuisbasis.

## 3 De voorgenumen activiteit

### 3.1 Inleiding

De militaire luchthaven De Kooy vervult een aantal taken van het ministerie van Defensie voor met name helikopters en in beperkte mate voor vastvleugelige vliegtuigen. Op de militaire luchthaven vindt burgermedegebruik plaats, waaronder commercieel medegebruik met name voor de offshore-industrie, recreatief medegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

### 3.2 Het militair luchtverkeer

In de loop van 2013 zijn de Lynx-helikopters vervangen door de NH-90 helikopters. Het betreft 20 NH-90's die worden aangeschaft. Deze helikopters zullen hun taken uitvoeren op verschillende locaties, zoals op de vliegbases Gilze-Rijen, Deelen, De Kooy en aan boord van marineschepen. De stationering van de helikopters op De Kooy en Gilze-Rijen kan vanwege centraal geleid onderhoud, oefeningen en werkelijke inzet variëren. Het totaal aantal benodigde vliegbewegingen wordt verdeeld over de vliegbases Gilze-Rijen, Deelen en De Kooy, dit voor de vast te stellen luchtvaartgebonden geluidsruimte.

Een van de taken die Defensie heeft is de reddingstaak: de *Search and Rescue* (SAR). In 2014 wordt deze taak uitgevoerd bij daglicht door een helikoptereenheid op de vliegbasis Leeuwarden belast met SAR inclusief patiëntenvervoer ten behoeve van de Waddeneilanden. Gedurende de nacht staat een civiele helikopter op De Kooy paraat voor de SAR-taak. De ministers van Defensie en I&M hebben besloten om alle SAR-taken voor de komende vijf jaar uit te besteden met de mogelijkheid twee maal met een jaar te verlengen aan een civiel bedrijf dat waarschijnlijk zal opereren vanaf De Kooy. Hiervoor loopt in 2014 een tender. De helikoptereenheid op vliegbasis Leeuwarden wordt op 1 januari 2015 opgeheven.

Stationering, taakuitvoering en training van de bemanningen van de NH-90 helikopters maakt het noodzakelijk een aantal bestaande voorzieningen aan te passen of te vervangen. Het gaat daarbij om het zogenoemde dummydeck (nagebootst landingsdek), een helisquare (start- en landingslocatie), loading-spot (laadplek) en de slope (helling). Deze aanpassingen/vervangingen resulteren in wijzigingen van enkele van de circuitpatronen voor helikopters en van het obstakelbeheergebied. De luchthaven De Kooy kan als uitwijkhaven<sup>3</sup> en oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere militaire luchthavens. Het betreft bijvoorbeeld oefennaderingen door F-16 jachtvliegtuigen, vliegtuigbewegingen met helikopters die gestationeerd zijn op de vliegbasis Gilze-Rijen en PC-7 lesvliegtuigen die gestationeerd zijn op de vliegbasis Woensdrecht. Voorts vindt op De Kooy bondgenootschappelijk medegebruik plaats. Dit betreft medegebruik door vliegtuigen van Navo-bondgenoten in het kader van wederkerig gebruik van faciliteiten en gezamenlijke oefeningen. Het gaat hierbij onder andere om medegebruik door helikopters en oefennaderingen door jachtvliegtuigen.

---

<sup>3</sup> Uitwijkhaven. De functie van uitwijkhaven is vooral gekoppeld aan onvoorziene en doorgaans kortstondige omstandigheden (slecht weer, obstructie van terrein, etc.) waardoor een thuisbasis niet meer te gebruiken is voor (nationale en internationale) vliegtuigen.

### 3.3 Het burgerluchtverkeer

#### *Commercieel burgerluchtverkeer*

Commercieel burgerluchtverkeer op de militaire luchthaven De Kooy vindt plaats door tussenkomst van Den Helder Airport. Dit betreft met name luchtverkeer voor de *offshore* industrie, dat hoofdzakelijk wordt uitgevoerd met helikopters en in beperkte mate door vaste vleugelvliegtuigen. Een van de ontwikkelingen is het starten van lijndiensten (met vaste vleugelvliegtuigen). Een andere ontwikkeling is het accommoderen van trainingsbewegingen van vliegscholen.

Den Helder is van belang voor de offshore sector en voor het Nederlandse energiebeleid, dat voor de Noordzee is vastgelegd in de *Beleidsnota Noordzee* (2008), als onderdeel van het *Nationaal Waterplan* (2008), dat ook is overgenomen in de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (2012). Den Helder Airport is gepositioneerd in een gespecialiseerde markt voor commerciële offshore helikoptervluchten. Zij verzorgt helikoptervluchten naar het Nederlandse deel van het continentale plat. In de afgelopen jaren is er sprake van een trendmatige groei in het aantal vliegtuigbewegingen van circa 2 procent per jaar. Het aantal vliegtuigbewegingen kent schommelingen door weersinvloeden, door het aantal in gebruik zijnde platforms en door de energieprijzen. Gelet op de ontwikkeling van de energiesector op de Noordzee is de verwachting dat in ieder geval de komende tien jaren onverminderd een vergelijkbare behoefte blijft aan luchtvervoer, met in enig jaar een grotere dan wel lagere vervoerbehoefte door de ontginning van nieuwe of de sluiting van oude velden. De verwachting is dat het aantal vliegtuigbewegingen zal stabiliseren of groeien door nieuwe markten (offshore wind, ontmanteling platformen en uitbreiding lijndiensten. De lijndiensten zijn in 2013 gestart. Het aantal vliegtuigbewegingen is beperkt van omvang. De verwachting is dat er drie lijndiensten komen die elk voor 1.000 vliegtuigbewegingen per jaar zorgen.

Door de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven van Lelystad Airport blijft daar minder ruimte voor *general aviation*. Daarmee ontstaat voor DHA uitzicht op een nieuwe markt, als *dedicated* helikopterluchthaven. Het voornemen is om helikopterbedrijven, gevestigd op Lelystad Airport te interesseren voor vestiging op DHA. Hierbij wordt gedacht aan een deel lesverkeer, testlandingen na onderhoud en vluchten ten behoeve van algemeen maatschappelijk belang.

De ontwikkeling van het commercieel burgerluchtverkeer is opgenomen in het *Businessplan Den Helder Airport 2013 – 2023*, dat is vastgesteld op 12 april 2013. Den Helder Airport houdt rekening met Houdt een ontwikkeling van Den Helder Airport naar 30.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg., alsmede 7.500 vliegtuigbewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg.

De openstellingstijden voor het commercieel burgerluchtverkeer blijven voor week- en weekenddagen ongewijzigd.

#### *Kustwacht*

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

*Recreatief burgerluchtverkeer*

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

*Burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang*

Op de luchthaven De Kooy vindt burgerluchtverkeer plaats voor het algemeen maatschappelijk belang zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donornvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

De vliegtuigbewegingen van het burgerluchtverkeer die worden uitgevoerd voor *Search and Rescue*-taken en voor de Kustwacht, van het recreatief burgerluchtverkeer en van het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang maken geen onderdeel uit van de beschikking die is verleend aan de commerciële burgerexploitant. De vliegtuigbewegingen worden, voor zover de geluidsbelasting daarvan wordt uitgedrukt in Kosteneenheden, meegenomen in de berekening van de militaire geluidsruimte en van de geluidszone.

**3.4****Overzicht**

In onderstaande tabel staat een overzicht van het militaire luchtverkeer en het burgerluchtverkeer voor de voorgenomen activiteit.

	Militair luchtverkeer	Burgerluchtverkeer
Voorgenomen activiteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 squadron van 12 maritieme helikopters NH-90.</li> <li>- <i>Search and Rescue</i>-taken voor hulpverlening, patiëntenvervoer en t.b.v. booreilanden.</li> <li>- Uitwijkhaven.</li> <li>- Oefenveld.</li> <li>- Bondgenootschappelijk medegebruik.</li> </ul>	Commercieel: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30.000 vliegtuigbewegingen per jaar met door helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart;</li> <li>- 7.500 vliegtuigbewegingen door vaste vleugelvliegtuigen kleine luchtvaart.</li> </ul> Search and Rescue. Kustwacht. Recreatief luchtverkeer. Algemeen maatschappelijk belang.

## 4 Alternatieven

Militair luchtverkeer. In de loop van 2013 zijn stapsgewijs NH-90 helikopters ingevoerd. Als alternatief (alternatief NH-90) wordt in het MER de situatie onderzocht waarbij alle 20 NH-90 helikopters die Nederland op dit moment invoert worden geplaatst op De Kooy.

Commercieel burgerluchtverkeer. Als alternatief (alternatief DHA) wordt in het MER de situatie onderzocht waarbij wordt uitgegaan van 35.000 vliegtuigbewegingen per jaar met helikopters en vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die zwaarder zijn dan 6.000 kg, alsmede 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg. Met dit alternatief wordt rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen in de markt en een uitbreiding van lijndiensten en het aantrekken van onderhoudsbedrijven t.b.v. luchtvaartuigen en het vestigen van vliegtuigdealers.

De plannen voor wind op zee betekenen een nieuwe stimulans voor de offshore windindustrie, die zich ook vertaalt in extra bedrijvigheid voor Den Helder Airport en de Port of Den Helder. De vliegbewegingen ten behoeve van de bouw en het onderhoud aan windmolenparken zullen vanaf DHA gefaciliteerd worden. Dat houdt ook in dat personen- en goederenvervoer met vaste vleugelvliegtuigen uit het buitenland zal toenemen.

Uit onderzoek is gebleken dat er behoefte bestaat aan een luchtverbinding tussen Den Helder Airport en Aberdeen ten behoeve van de offshore industrie. Een verbinding tussen Schiphol en Esbjerg bestaat nog niet. De groeiende offshore windmarkt concentreert zich in Esbjerg. Een aantal van de daar gevestigde helikopteroperators heeft ook een vestiging op Den Helder Airport. Daarmee zal de volgende stap een lijndienst tussen Den Helder Airport en Esbjerg zijn. Vervolgens wordt bekeken of de bestemming Stavanger in een van deze lijndiensten kan worden opgenomen, of een eigen lijndienst moet worden.

De ontwikkeling van de civiele luchtvaart in Den Helder is een belangrijke voorwaarde voor het creëren van een sterk economisch cluster ronde activiteiten die aan de Noordzee zijn gerelateerd (onderzoek, ontwikkeling en onderwijs) en de internationale samenwerking op dit gebied. Daarnaast is de versterking van gespecialiseerde bedrijven voor helikopteronderhoud van grote betekenis voor de versterking van de economische structuur en de werkgelegenheid in de Kop van Noord-Holland. Hoe meer hoogwaardige luchtverbindingen, hoe groter de kans op de vestiging van bedrijven en instituten. Hiervoor is ruimte nodig voor extra en intensievere lijndiensten en extra en intensievere lijndiensten en extra vluchten voor lessen en onderhoud. Dit alles vergt ruimte voor 35.000 vliegbewegingen groot verkeer en 10.000 vliegbewegingen klein verkeer.

### Alternatieven

In onderstaande tabel staat een overzicht van het militaire luchtverkeer en het burgerluchtverkeer voor de alternatieven.

Alternatieven	Militair luchtverkeer	Burgerluchtverkeer
Alternatief NH-90	Als voorgenomen activiteit,	Als voorgenomen activiteit.

	maar met thuisbasis voor 20 NH-90 helikopters.	
Alternatief DHA	Als voorgenomen activiteit.	Als voorgenomen activiteit, maar met voor commercieel: -35.000 vliegbewegingen door helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart; -10.000vliegtuigbewegingen door vaste vleugelvliegtuigen kleine luchtvaart.
Alternatief NH-90/DHA	Als Alternatief NH-90.	Als alternatief DHA.

In het MER worden de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie, het alternatief NH-90, het alternatief DHA en het alternatief NH-90/DHA onderzocht.

## 5 Grondgebonden activiteiten

### 5.1 Inleiding

Naast de in paragraaf 2.1 genoemde activiteiten die worden geregeld op basis van de luchtvaartwetgeving, vinden op het terrein van De Kooy geluidproducerende grondgebonden activiteiten plaats.

### 5.2 Referentiesituatie

Op het terrein van De Kooy vinden plaats het technisch proefdraaien van helikopters, het gebruik van aggregaten en luchtbehandelingsinstallaties en de motorenproefbank. Voorts vindt modelvliegen plaats met niet-lijngestuurde modelvliegtuigjes door de Modelvliegclub Den Helder. Deze activiteiten worden geregeld op basis van de Wet milieubeheer (voorheen op basis van de Wet geluidhinder) en de Wet luchtvaart. Op grond van de Wet geluidhinder is een geluidszone aanwezig rond het industrieterrein waarop De Kooy is gevestigd. Op het industrieterrein wordt onderscheid gemaakt tussen twee inrichtingen, de Defensie-inrichting Maritiem Vliegkamp De Kooy en de civiele inrichting Den Helder Airport. Beide inrichtingen zijn afzonderlijk vergunningplichtig. Beide inrichtingen beschikken over een vergunning op grond van de Wet Milieubeheer.

Bij Koninklijk Besluit van 12 oktober 1990, nummer 90.020931 is het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland d.d. 20 maart 1990 met kenmerk 90-510878 tot vaststelling van de geluidszone rond het industrieterrein De Kooy onherroepelijk goedgekeurd. De geluidszone is bepaald op basis van de representatieve bedrijfssituatie van de grondgebonden activiteiten van de Defensie-inrichting Maritiem Vliegkamp De Kooy.

### 5.3 Voorgenomen activiteit

In verband met de invoering van de NH-90 helikopters is het noodzakelijk het proefdraaiplatform te vervangen. Om de geluidsbelasting te verminderen wordt een extra proefdraaiplatform ingericht op gronden die aan de zuidzijde van de luchthaven zijn aangekocht. Het gebruik van dit proefdraaiplatform wordt in het kader van de Wabo vergund op basis van de representatieve bedrijfssituatie. Een van de bronnen is het proefdraaien van helikopters; de bedrijfssituatie is gebaseerd op plaatsing van 12 NH-90 helikopters op de militaire luchthaven De Kooy, met als mogelijk alternatief 20 NH-90 helikopters. Andere bronnen vormen het gebruik van aggregaten en luchtbehandelingsinstallaties en de motorenproefbank.

Proefdraaien door civiele helikopters en vliegtuigen wordt uitgevoerd bij Den Helder Airport op het eigen burgerplatform. Daarnaast vindt medegebruik plaats op het militaire proefdraaiplatform. Dit betreft het kompasseren van helikopters.

### 5.4 Geluidscontour

Ten behoeve van de grondgebonden activiteiten van de Defensie-inrichting zal de geluidscontour worden berekend op basis van de vigerende voorschriften. Datzelfde zal gebeuren voor de grondgebonden activiteiten van de DHA-inrichting. Het aantal helikopteroperators op DHA is de laatste jaren toegenomen. De geluidsbehoefte van deze operators is door onderzoeksbureau Peutz in een model verwerkt. Hierbij is voor de toekomst rekening gehouden met een lichte groei. Het bevoegd gezag zal vervolgens op basis van een cumulatie van beide geluidscontouren een nieuwe



geluidszone vaststellen. Deze geluidszone moet worden opgenomen in het (aan te passen) bestemmingsplan Luchthaven 2013. In voorkomend geval zullen Hogere Grenswaarden (HG) of Maximaal Toelaatbare Geluidsbelastingwaarden (MTG) moeten worden vastgesteld.

## 6 Milieu

De milieueffectrapportage-procedure is gereguleerd door de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten. Het MER luchthaven De Kooy wordt opgesteld ter voorbereiding van het te nemen luchthavenbesluit De Kooy op grond van de Wet luchtvaart, alsmede voor de aanvraag voor de omgevingsvergunning op grond van de Wabo.

De milieueffecten van het luchtverkeer moeten in het MER zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd en worden beoordeeld aan de hand van de geldende wet- en regelgeving. In het Milieueffectrapport worden de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit alsmede van de alternatieven. Deze worden in het Milieueffectrapport vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie. De verschillen in de milieueffecten worden gepresenteerd.

In het Milieueffectrapport worden de volgende milieueffecten beschreven: geluidsbelasting en externe veiligheid van het luchtverkeer en luchtkwaliteit. Daarnaast wordt aandacht besteed aan natuur en gezondheid, grondgebonden geluid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie, ruimtelijke kwaliteit en wegverkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten.

Uit uitgevoerd onderzoek in het kader van de Mer-beoordeling is gebleken dat met het gewijzigde gebruik binnen de vigerende Ke-geluidszone wordt gebleven en dat voor de aspecten luchtkwaliteit en andere milieuaspecten geen negatieve veranderingen worden verwacht. In het kader van de Mer-beoordeling is niet onderzocht wat de effecten zijn van de voorgenomen activiteit op nabijgelegen Natura-2000 gebieden, beschermde natuurmonumenten, EHS en beschermde soorten op grond van de Flora- en faunawet. Daarom staat op dit moment nog niet vast dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke gevolgen voor het milieu heeft en zal deze beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 plaatsvinden.

Het MER moet een beknopte beschrijving bevatten van relevante wet- en regelgeving en beleid en van eerder genomen besluiten en procesgang.

### *Geluidsbelasting*

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer wordt, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge<sup>4</sup> en zonder drempelwaarde<sup>5</sup>. Als onderdeel van het beperkingengebied wordt de 35 Ke-geluidszone van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer gepresenteerd, alsmede

---

<sup>4</sup> Meteomarge. Om rekening te houden met variaties in de heersende windrichtingen wordt een toeslag gelegd op het aantal vliegtuigbewegingen: de zogenoemde meteomarge.

<sup>5</sup> Drempelwaarde. Bij toepassing van de drempelwaarde in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden worden bijdragen van vliegtuigpassages voor zover het geluidsniveau lager is dan 65 dB(A) buiten beschouwing gelaten. In de berekeningen van de geluidsbelasting voor de luchthaven De Kooy wordt geen drempelwaarde gehanteerd.

de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke. Voorts worden de 35 Ke-geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en de 35 Ke-geluidsruimte voor het commercieel burgerluchtverkeer afzonderlijk gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke.

Voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven wordt – voor zover mogelijk voor militair luchtverkeer - tevens de geluidsbelasting van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer in dB  $L_{den}$  gepresenteerd voor de waarden 40, 48, 56 en 70 dB. In deze berekening wordt ook het vliegverkeer door general aviation opgenomen.

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven dat plaatsvindt tussen 23.00 uur en 07.00 uur wordt gepresenteerd met een 30, 42, 48, 56 en 70 dB  $L_{night}$ -contour.

Van de berekende geluidszone(s), geluidsruimten en geluidscontouren worden de oppervlakte in  $km^2$ , het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (op basis van recentst beschikbare woningbestand) en het aantal ernstig geluidgehinderden gepresenteerd.

De geluidszone en geluidsruimten worden mede via kaartmateriaal inzichtelijk gemaakt. De verschillen tussen berekeningen worden in beeld gebracht met (verschil)contouren.

De geluidsbelasting van de grondgebonden geluidproducerende activiteiten van de Defensie-inrichting Maritiem Vliegkamp 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,  $L_{etm}$ )-contouren gepresenteerd voor het industrieterrein. Van de verschillende geluidscontouren worden de oppervlakte in  $km^2$  en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen gepresenteerd (op basis van recentst beschikbare woningbestand).

Voorbeelden van luchtvaartgebonden activiteiten en grondgebonden activiteiten waarvan de geluidsbelasting wordt beoordeeld in het kader van de Wet luchtvaart (Ke-geluidszone) respectievelijk de Wabo (dB(A,  $L_{etm}$ )-geluidszone) zijn aangegeven in de volgende tabel.

Activiteit	Wet luchtvaart (Ke-geluidszone)	Wabo (dB(A, $L_{etm}$ )- geluidszone)
Starten (inclusief motor-checks), landingen en circuitpatronen	X	
Taxiën / vliegen van platform naar startplaats of vanaf landingsplaats naar platform	X	
Dummydeck	X	
Helisquare	X	
Slope	x	
Technisch proefdraaien van vliegtuigen		X

en/of motoren		
Rolbank		X
Voertuigbewegingen		X
Verplaatsing / verslepen naar en van proefdraaiplatform		X
Modelvliegen	X	X

Het MER zal in beschrijvende zin een gecumuleerd inzicht geven in de mate van geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen.

#### *Externe veiligheid*

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  $5 \times 10^{-5}$  PR en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in  $\text{km}^2$  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 rekenmodel beschikbaar. Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen beleidskader en normering vastgesteld, daarom wordt volstaan met een kwalitatieve beschouwing. Voor civiele helikopters is een rekenmodel beschikbaar. Bezien moet 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. In het MER moet rekening worden gehouden met de externe veiligheidszone van de nabij gelegen inrichting van de Nederlandse Aardolie Maatschappij.

#### *Luchtkwaliteit*

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening gehouden behoeft 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 ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ ). Aanvullend worden voor stikstofdeposities, zwaveldeposities 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 specifieke aandacht besteed aan agrarische bedrijven. De luchtkwaliteit wordt bepaald voor de zichtjaren 2014, 2015 en 2024.

#### *Natuur*

In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van Natura2000-gebieden, (voormalig) beschermde natuurmonumenten, 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. In het

MER 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 volgels en de andere natuurwaarden ter plaatse van het vliegveld wordt gebruik gemaakt van inventarisatiegegevens van de luchtmacht.

#### *Gezondheid*

Voor het aspect gezondheid zal in het kader van deze m.e.r. een gezondheidseffectscreening (GES) worden uitgevoerd. Hiertoe zullen de milieueffecten in GES-scores worden vertaald.

#### *Overige aspecten*

In het MER wordt een overzicht gegeven van ontbrekende informatie over onder andere relevante milieuaspecten, voorspellingsmethodieken en gevolgen voor het milieu. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de verdere besluitvorming. Het MER bevat een zelfstandig leesbare samenvatting waarin de belangrijkste bevindingen uit het MER worden belicht. Het MER en met name de samenvatting worden geschreven voor een breed publiek.

## 7 Procedurele aspecten

Voor de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Kooy wordt de uitgebreide milieueffectrapportage-procedure gevolgd. De formele start van de procedure begint met het bekendmaken van de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (het onderhavige document), waarin de voorgenomen activiteit staat beschreven, alsmede de milieu-informatie die in het Milieueffectrapport moet worden beschreven. De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt bekendgemaakt door het ministerie van Defensie, dat als vertegenwoordiger van het kabinet optreedt als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit.

De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt door het ministerie van Defensie gepubliceerd en ter visie gelegd, voor advies aangeboden aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Economische Zaken en aangeboden aan het bestuur van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel en het Waterschap Hollands Noorderkwartier. De concept Notitie wordt voorts aangeboden aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Maritiemvliegkamp De Kooy.

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en worden de betrokken adviseurs in de gelegenheid gesteld te adviseren over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

Eventuele inspraakreacties en adviezen worden meegenomen bij het opstellen van de definitieve Notitie Reikwijdte en detailniveau door het ministerie van Defensie.

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het Milieueffectrapport opgesteld.

Het Milieueffectrapport levert de milieu-informatie aan voor het opstellen van het ontwerp-luchthavenbesluit.

Met de betrokken provincie en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het ontwerp-luchthavenbesluit en het Milieueffectrapport. Het ontwerp-luchthavenbesluit wordt samen met het Milieueffectrapport door het ministerie van Defensie gedurende zes weken ter inzage gelegd overeenkomstig de procedures van de Wet luchtvaart en de Algemene wet bestuursrecht. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Daarnaast wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld het MER te toetsen.

Na ontvangst van de zienswijzen en het advies wordt het ontwerp-luchthavenbesluit door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu opgesteld en met instemming van de Ministerraad voor advies aangeboden aan de Raad van State.

Na ontvangst van het advies wordt het luchthavenbesluit op voordracht van de minister van Defensie, in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, gereed gemaakt voor vaststelling door ZM de Koning. Na

ondertekening wordt het luchthavenbesluit gepubliceerd en treedt het luchthavenbesluit in werking.

Parallel aan het opstellen van het Milieueffectrapport en de procedure voor het luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart zullen zo nodig procedures worden geëntameerd op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en - wat betreft de grondgebonden activiteiten – de Wabo.

In onderstaande afbeelding staat een overzicht van de te doorlopen stappen.

**Openbare bekendmaking voornemen**

Het bevoegd gezag (de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) maakt bekend dat een MER zal worden gemaakt en legt het voornemen (concept Notitie Reikwijdte en detailniveau) ter visie.

**Raadplegen over reikwijdte en detailniveau van het MER**

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en adviezen te geven over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

**Opstellen van het MER**

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het Milieueffectrapport opgesteld.

**Openbaarmaken van het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit**

Met de betrokken provincie en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit. Het MER wordt samen met het ontwerp-luchthavenbesluit gedurende zes weken ter visie gelegd. Een ieder kan hierop zienswijzen indienen.

**Toetsingsadvies Commissie m.e.r.**

Advies over volledigheid van het MER.

**Besluit en bekendmaking luchthavenbesluit**

Vaststelling luchthavenbesluit door ZM de Koning, op voordracht van de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, met instemming van de Ministerraad en na advisering door de Raad van State.

## 8 Literatuur

Wet luchtvaart, Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens  
(Staatsblad 2008, 561)

Besluit militaire luchthavens (Staatsblad 2009, 72)

Aanwijzing militaire luchthaven De Kooy, 31 maart 1961

Besluit vaststelling geluidszone militaire luchthaven De Kooy, 5 juni 1992

Wijziging aanwijzing militaire luchthaven De Kooy, 18 oktober 2002

Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden  
(Staatscourant 2012, nr. 11403)

Intentieovereenkomst tussen het ministerie van Financiën, het ministerie van  
Defensie, het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den  
Helder en de Luchthaven Den Helder B.V. d.d. 12 oktober 2011

Medegebruik militair luchtvaartterrein De Kooy, besluit van 26 augustus 2014, nr.  
MLA/144/2014 (Strct. 2014, 24709)