



Samenvatting MER militaire luchthaven De Kooy

Juni 2017

Aanleiding

Het ministerie van Defensie bereidt voor militaire luchthaven De Kooy een luchthavenbesluit voor overeenkomstig de Wet luchtvaart.

Het luchthavenbesluit is gebaseerd op de militaire functies van luchthaven De Kooy en op burgermedegebruik van de luchthaven. Het burgermedegebruik omvat commercieel civiel luchtverkeer, recreatief civiel luchtverkeer en civiel luchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang.

Er is sprake van wijzigingen in het gebruik van de militaire helikopters en bestaat de wens tot verruiming van het civiele medegebruik. Het MER beschrijft tevens enkele wijzigingen in het grondgebonden gebruik.

Het luchthavenbesluit De Kooy wordt op voordracht van de minister van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Het civiel medegebruik van de militaire luchthaven De Kooy zal tevens in het luchthavenbesluit worden opgenomen.

Wat stelt het luchthavenbesluit vast?

Het luchthavenbesluit stelt het luchthavengebied en het beperkingengebied vast. Het luchthavengebied is het gebied dat is bestemd voor gebruik als luchthaven. Het beperkingengebied is samengesteld uit verschillende elementen:

- het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidbelasting van 35 Ke vanwege startende en landende helikopters en vliegtuigen;
- de aparte geluidruimten van het afzonderlijke militaire en civiele vliegverkeer;
- het obstakelbeheergebied waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden;
- het vogelbeheersgebied waar regels gelden met het oog op vogelaantrekkende werking.

Het luchthavenbesluit legt tevens de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het beperkingengebied vast. Deze regels dienen in bestemmingsplannen te worden opgenomen. Ook bevat het luchthavenbesluit regels voor het luchtverkeer, waaronder de openstellingstijden van de luchthaven.

Waar gaat het MER over?

Het MER beschrijft de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven ten opzichte van het huidige vergunde gebruik. De belangrijkste wijzigingen bestaan uit de vervanging van de Lynx helikopter door de NH90 helikopter, de routewijzigingen van het vliegverkeer, de ontwikkelingen aan de zuidzijde van de luchthaven en de groei van het civiel commercieel luchtverkeer. De ontwikkelingen aan de zuidzijde van de luchthaven hebben invloed op het grondgebonden geluid.

De vervanging door de NH90 helikopter, de routewijzigingen en de groei van het civiel commercieel luchtverkeer hebben invloed op geluid, emissies naar de lucht en externe veiligheid vanwege vliegverkeer. Het MER richt zich daarom vooral op de effecten op woongebieden en natuurgebieden. Op basis van alle analyseresultaten en andere afwegingen wordt de keuze van het voorkeursalternatief uit de voorgenomen activiteit en de alternatieven bepaald. Op basis van alle analyseresultaten en andere afwegingen kiest de initiatiefnemer het voorkeursalternatief uit de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

M.e.r., initiatiefnemer en bevoegd gezag

Voor het te nemen luchthavenbesluit wordt de milieueffectrapportage procedure (m.e.r.) gevolgd. De initiatiefnemer in deze m.e.r. is de Commandant der Luchtmacht (C-LSK). Het bevoegd gezag wordt gevormd door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De procedure is gestart met het publiceren van de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau op 20 oktober 2014. De Notitie heeft ter inzage gelegen van 14 november 2014 tot en met 3 december 2014. Het bevoegd gezag heeft de reactie op de inspraakreacties, adviezen van wettelijke adviseurs waaronder het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, vastgesteld op 17 juli 2015. Het MER wordt samen met het ontwerp-luchthavenbesluit voor inspraak ter inzage gelegd. Het luchthavenbesluit wordt vastgesteld bij Algemene Maatregel van Bestuur op voordracht van de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Militaire luchthaven De Kooy

Het militaire luchtverkeer vloeit voort uit de taken van de militaire luchthaven De Kooy zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2, 2005). De Kooy is momenteel de thuisbasis voor NH90 helikopters van het ministerie van Defensie. In het verleden hadden de helikopters naast hun militaire functies tevens Search and Rescue taken (SAR) voor hulpverlening bij calamiteiten op zee. Deze taken zijn overgedragen aan een civiele organisatie. Het militaire deel van de luchthaven De Kooy staat ook bekend als Maritiem Vliegveld De Kooy.

Den Helder Airport maakt gebruik van een aantal faciliteiten van Defensie, waaronder de start- en landingsbaan, luchtverkeersleiding en de hulpdiensten. De luchthaven is een belangrijk vertrekpunt naar offshore installaties door de ligging ten opzichte van de primaire olie- en gasvelden in de centrale en zuidelijke delen van de Noordzee. Vanaf Den Helder Airport worden alle offshore helikoptervluchten voor de olie- en gasmaatschappijen uitgevoerd naar de vaste olie- en gasinstallaties (productieplatforms) en boorinstallaties (rigs) op het Nederlands Continentaal Plat. Tevens verzorgt Den Helder Airport helikoptervluchten van en naar windturbineparken.

Huidige geluidzone

Eén van de onderdelen van het luchthavenbesluit is de 35 Ke-geluidzone vanwege startende en landende helikopters en vliegtuigen. De huidige 35 Ke-geluidzone voor vliegverkeer is vastgesteld in 1992. Nadien hebben diverse veranderingen in het gebruik van de luchthaven plaatsgevonden waaronder een toename van het commercieel civiel luchtverkeer. De geluidzone is echter niet gewijzigd omdat de veranderingen pasten binnen de geluidzone. De geluidzone uit 1992 is gebaseerd op militair en civiel luchtverkeer.

Het militaire luchtverkeer bestaat uit de functies die zijn vastgelegd in het Structuurschema Militaire Terrein-2 (SMT-2) en is gebaseerd op één squadron maritieme helikopters en functies voor Search and Rescue taken voor hulpverlening (SAR), oefenveld en bondgenootschappelijk medegebruik. Nederland beschikt over 20 NH90 helikopters, 12 maritieme en acht Tactical NATO Frigate Helicopters. Sinds 2010 heeft de NH90 maritieme helikopter de Lynx helikopter gefaseerd vervangen. Tevens zijn de vliegroutes in de afgelopen tijd aangepast.

Het civiele medegebruik bestaat uit commercieel luchtverkeer (afgehandeld door Den Helder Airport), Kustwacht, SAR en medegebruik voor algemeen maatschappelijk belang. In de periode van 1992 tot 2014 zijn diverse beschikkingen verleend aan Den Helder Airport voor uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen commercieel luchtverkeer tot 27.000 groot verkeer en 5.000 klein verkeer.

Jaarcontouren

Elk jaar wordt de geluidsbelasting berekend van het daadwerkelijke gerealiseerde militaire en civiele luchtverkeer. Figuur 2 toont de jaarcontouren van de jaren 2009-2015 ten opzichte van de 35 Ke-geluidzone. Uit de figuur blijkt dat het daadwerkelijke gebruik (ruim) binnen de geluidzone is gebleven

Grondgebonden geluidzone

Op grond van de Wet geluidhinder is een geluidzone aanwezig rond het industrieterrein waarop De Kooy is gevestigd. Op het industrieterrein wordt onderscheid gemaakt tussen twee inrichtingen, de Defensie-inrichting Maritiem Vliegveld De Kooy en de civiele inrichting Den Helder Airport. De grondgebonden geluidzone is in 1990 vastgesteld.

Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is het beleid waarmee Nederland het hoofd biedt aan de problematiek rond stikstof en natuur. De PAS borgt dat doelstellingen van het Europese natuurbeleid worden gehaald en creëert tegelijk ruimte voor gewenste economische ontwikkeling. De PAS is per 1 juli 2015 in werking getreden. De ontwikkelingen op De Kooy zijn aangemeld voor de PAS. De reservering betreft op jaarbasis 25 ton extra emissie van NOx door luchtverkeer en grondgebonden activiteiten.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De functies in de voorgenomen activiteit voor het militaire en civiele luchtverkeer zijn aangegeven in tabel 1. In het MER zijn tevens drie alternatieven onderzocht, één met uitbreiding van de militaire activiteiten, één met uitbreiding van civiele activiteiten en een combinatie van de twee. Het NH90 alternatief gaat uit van de plaatsing van alle 20 NH90 helikopters op De Kooy. In het DHA alternatief

Wijzigingen grondgebonden gebruik

groeit het commercieel burgermedegebruik tot 31.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het NH90/DHA alternatief is een combinatie van de twee alternatieven. Defensie en Den Helder Airport hebben de wens om in de toekomst met *remotely piloted aircraft systems* (RPAS, drones) activiteiten op MVKK te ontplooiën, de mogelijkheden daartoe worden onderzocht.

De routes van het vliegverkeer in de voorgenomen activiteit en alternatieven zijn op een aantal plaatsen geactualiseerd ten opzichte van de routes die werden gevlogen ten tijde van de vaststelling van de geluidzone (referentie). Een circuitroute aan de westzijde van de luchthaven is gewijzigd zodat de route niet over de zuidrand van Den Helder loopt. De woonbebouwing ter plekke wordt daarmee ontzien. De voorgenomen activiteit en de alternatieven bevatten ook een aantal routes voor het vastvleugelig verkeer die in de referentie niet zijn meegenomen. Dit betreffen onder andere routes die starten naar het noordoosten en specifieke routes voor het kleine verkeer

Vanwege de vervanging van de Lynx door de NH90 helikopters is het gebied aan de zuidzijde van de luchthaven anders ingericht met onder andere voorzieningen en proefdraailocatie voor de NH90 helikopters. Het testen van GEM motoren in het noorden is vervallen vanwege de komst van de NH90 helikopters. Den Helder Airport werkt aan de ontwikkeling van een luchthaven gebonden bedrijventerrein van circa 3,2 ha aan de zuidzijde van de luchthaven. De ontwikkeling vloeit voort uit de extra vraag naar civiele vliegtuigbewegingen en bestaat uit hangarruimte, bedrijfsruimte, kantoorruimte, short stay voorzieningen en parkeerruimte.

Referentiesituaties

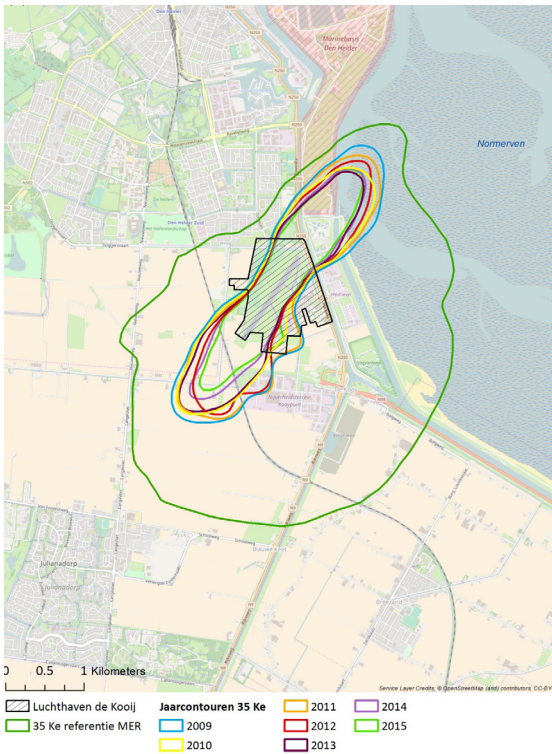
Het MER bevat twee referentiesituaties om de effecten mee te vergelijken. De referentie MER is beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en gaat uit van de omvang van het luchtverkeer dat de basis vormde voor 35 Ke-geluidcontour in het Structuurschema Militaire Terreinen 2 (SMT-2). Het luchtverkeer bestaat uit militair luchtverkeer op basis van de volledige invulling van de taakstelling uit het SMT-2, en civiel luchtverkeer in een omvang van 13.300 vliegtuigbewegingen groot verkeer. De voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn vergeleken met de referentie MER.

Tabel 1: Overzicht onderdelen referentie MER, voorgenomen activiteit en de alternatieven

Beschouwde situatie in MER	Militair vliegverkeer	Civiel vliegverkeer
Referentie MER	<ul style="list-style-type: none"> 1 squadron maritieme helikopters. Search and Rescue-taken voor hulpverlening. Oefenveld¹. Bondgenootschappelijk medegebruik. 	Commercieel: <ul style="list-style-type: none"> 13.300² vliegtuigbewegingen per jaar door helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart.
Voorgenomen activiteit	<ul style="list-style-type: none"> 1 squadron van 12 maritieme helikopters NH90; Uitwijkhaven; Oefenveld; Bondgenootschappelijk medegebruik; RPAS (drones) 	Commercieel: <ul style="list-style-type: none"> 29.000 vliegtuigbewegingen per jaar met door helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart; 7.500 vliegtuigbewegingen door vaste vleugelvliegtuigen kleine luchtvaart; RPAS (drones); SAR; Kustwacht; Recreatief luchtverkeer; Algemeen maatschappelijk belang.
NH90 alternatief	Als voorgenomen activiteit, maar met thuisbasis voor 20 NH90 helikopters.	Als voorgenomen activiteit
DHA alternatief	Als voorgenomen activiteit	Als voorgenomen activiteit, maar met voor commercieel: <ul style="list-style-type: none"> 31.000 vliegbewegingen door helikopters en vaste vleugelvliegtuigen grote luchtvaart; 10.000 vliegtuigbewegingen door vaste vleugelvliegtuigen kleine luchtvaart.
NH90/DHA alternatief	Als NH90 alternatief	Als DHA alternatief

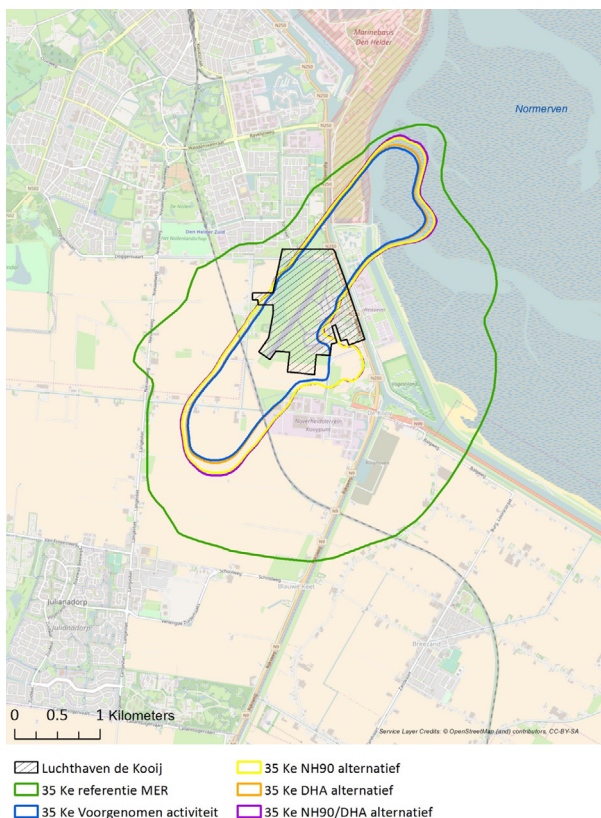
¹ Oefenveld. Vliegers dienen in het kader van de taakstelling en het hierin opgenomen Jaarlijks Oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun eigen thuisbasis.

² Op basis van vigerende vergunningen. Verkeer dat plaats vindt onder verleende beschikkingen is niet opgenomen in de referentiesituatie

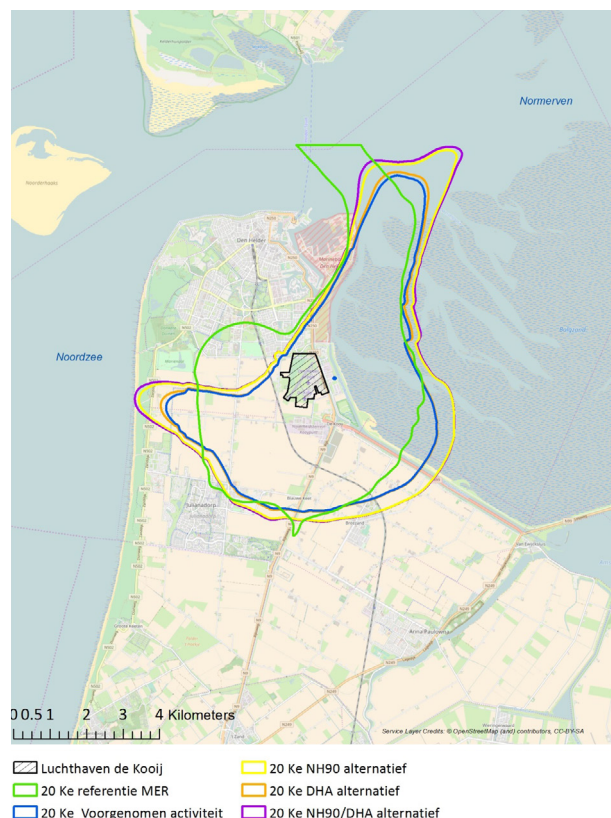


Ter voorbereiding op vergunningaanvragen Wet natuurbescherming is een Toets Wet natuurbescherming Natura 2000 opgesteld. Hierin zijn de effecten van het voorkeursalternatief vergeleken met de referentie natuur welke afwijkt van de referentie MER. Den Helder Airport beschikt over een Nbw vergunning voor 27.000 vliegtuigbewegingen zwaar verkeer en 5.000 vliegtuigbewegingen klein verkeer. De laatste vergunning is verleend in 2012 en loopt tot en met 31 december 2017. De vergunning is verleend op basis van jarenlang monitoringonderzoek naar de verstoring van vogels door helikopters en ander vliegverkeer. Voor het civiele gebruik gaat de referentie natuur uit van de huidige Nbw vergunning van Den Helder Airport. Defensie beschikt nog niet over een Nbw vergunning voor haar activiteiten. Voor het militaire gebruik in de referentie natuur is het daadwerkelijk gebruik in het laatste jaar dat de Lynx helikopter volledig operationeel was gehanteerd (2009).

Figuur 2: 35 Ke-jaarcontouren 2009-2015 ten opzichte van de 35 Ke-geluidzone



Figuur 3: 35 Ke-geluidcontouren referentie MER, voorgenomen activiteit en de alternatieven



Figuur 4: 20 Ke-geluidcontouren referentie MER, voorgenomen activiteit en de alternatieven

Effecten geluid vanwege luchtverkeer in Ke

Tabel 2 toont de rekenresultaten op de onderzochte indicatoren van de referentie MER, de voorgenomen activiteit en de alternatieven binnen de 20, 35, 40 en 55 Ke geluidcontour. Figuur 3 toont de 35 Ke-contouren van de referentie MER, de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven en figuur 4 de 20 Ke-contouren. Uit tabel 2 blijkt dat de voorgenomen activiteit en de alternatieven resulteren in kleinere contouren met minder geluidgehinderden en minder geluidgevoelige bestemmingen, niet zijnde woningen, binnen een contour ten opzichte van de referentie MER. De uitzondering betreft het aantal geluidgevoelige bestemmingen, niet zijnde woningen. In het NH90 alternatief en NH90/DHA alternatief vindt een beperkte toename plaats. De belangrijkste oorzaken zijn de vervanging van de Lynx helikopter door de NH90 helikopter en de gewijzigde

routes. Binnen de 20 Ke-contour is vooral het effect van de actualisatie van de routes zichtbaar. In de voorgenomen activiteit en de alternatieven ligt het zuiden van Den Helder buiten de contouren terwijl in de referentie MER een groot aantal woningen nog binnen de contour ligt. Het MER geeft ook inzicht in de individuele bijdragen van het militaire en het civiele luchtverkeer aan de geluidbelasting. Figuur 5 toont de 35 Ke-contouren van het afzonderlijke militaire en civiele vliegverkeer in de referentie MER, de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Uit figuur 5 blijkt dat de geluidcontour van het militaire vliegverkeer fors afneemt in de voorgenomen activiteit en NH90 alternatief. De geluidcontour van het civiele vliegverkeer neemt toe waarbij de verschillen tussen de voorgenomen activiteit en het DHA alternatief zeer beperkt zijn.

Tabel 2: Rekenresultaten luchtverkeer geluid in Ke van voorgenomen activiteit, alternatieven en referentie MER voor gezamenlijk militair en civiel verkeer. De getallen hebben betrekking op de bestaande woningbouw. De getallen tussen haakjes betreffen de aantallen inclusief de geplande woningbouw

Indicator/beschouwde situaties	Geluidbelastingwaarde in Ke			
	20	35	40	55
Oppervlakte in km²				
Referentie MER	36,75	15,03	6,02	0,97
Voorgenomen activiteit	32,45	3,19	1,83	0,34
NH90 alternatief	41,23	4,01	2,17	0,39
DHA alternatief	33,51	3,30	1,90	0,35
NH90/DHA alternatief	42,37	4,12	2,24	0,40
Aantal woningen binnen contour				
Referentie MER	3.104	296	48	5
Voorgenomen activiteit	704 (1.104)	20 (21)	11 (12)	0 (0)
NH90 alternatief	1.490 (2.309)	22 (23)	12 (13)	0 (0)
DHA alternatief	734 (1.204)	20 (21)	11 (12)	0 (0)
NH90/DHA alternatief	1.555 (2.428)	23 (24)	12 (13)	0 (0)
Ernstig gehinderden				
Referentie MER	1.262	184	28	3
Voorgenomen activiteit	224 (343)	12 (13)	6 (7)	0 (0)
NH90 alternatief	477 (716)	13 (14)	7 (7)	0 (0)
DHA alternatief	234 (370)	12 (13)	6 (7)	0 (0)
NH90/DHA alternatief	499 (755)	14 (14)	7 (7)	0 (0)
Aantal geluidgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen)				
Referentie MER	16	0	0	0
Voorgenomen activiteit	5	0	0	0
NH90 alternatief	18	0	0	0
DHA alternatief	6	0	0	0
NH90/DHA alternatief	18	0	0	0

Tabel 3: Rekenresultaten vliegtuiggeluid in L_{den} van voorgenomen activiteit, alternatieven en referentiesituatie voor gezamenlijk militair en civiel luchtverkeer

Indicator/beschouwde situaties	Geluidbelastingwaarde L_{den} in dB(A)			
	40	48	56	70
Oppervlakte in km²				
Referentie MER	*	54,09	19,83	0,76
Voorgenomen activiteit	> 441,66**	68,76	6,67	0,25
NH90 alternatief	> 540,08**	104,06	10,58	0,29
DHA alternatief	> 448,06**	71,89	6,90	0,26
NH90/DHA alternatief	> 544,85**	106,60	10,87	0,29
Aantal woningen binnen contour				
Referentie MER	*	8.054	805	4
Voorgenomen activiteit	18.537 (20.333)	2.684 (3775)	30 (31)	0
NH90 alternatief	27.825 (29.999)	6.488 (7.771)	58 (59)	0
DHA alternatief	18.726 (20.531)	2.810 (3.985)	31 (32)	0
NH90/DHA alternatief	28.114 (30.289)	6.633 (7.919)	59 (60)	0
Ernstig gehinderden				
Referentie MER	*	4.156	747	6
Voorgenomen activiteit	4.757 (5.431)	1.185 (1.695)	33 (34)	0
NH90 alternatief	7.029 (7.847)	2.830 (3.474)	57 (59)	0
DHA alternatief	4.823 (5.507)	1.240 (1.785)	34 (35)	0
NH90/DHA alternatief	7.106 (7.933)	2.897 (3.550)	59 (60)	0
Aantal geluidgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen)				
Referentie MER	*	39	0	0
Voorgenomen activiteit	113 (118)	23 (24)	0	0
NH90 alternatief	165 (173)	33 (35)	0	0
DHA alternatief	114 (119)	23 (24)	0	0
NH90/DHA alternatief	167 (175)	33 (35)	0	0

*. Voor de referentie MER zijn binnen de 40 dB L_{den} contour geen telgegevens beschikbaar over het aantal woningen omdat de beschikbare routegegevens eindigen voor het einde van de contour.

** De contour ligt deels buiten de grens van het rekengebied. De oppervlakte is groter dan aangegeven in de tabel. Het deel dat buiten het rekengebied ligt betreft zee of onbewoond gebied en heeft daarmee geen invloed op de woningtellingen.

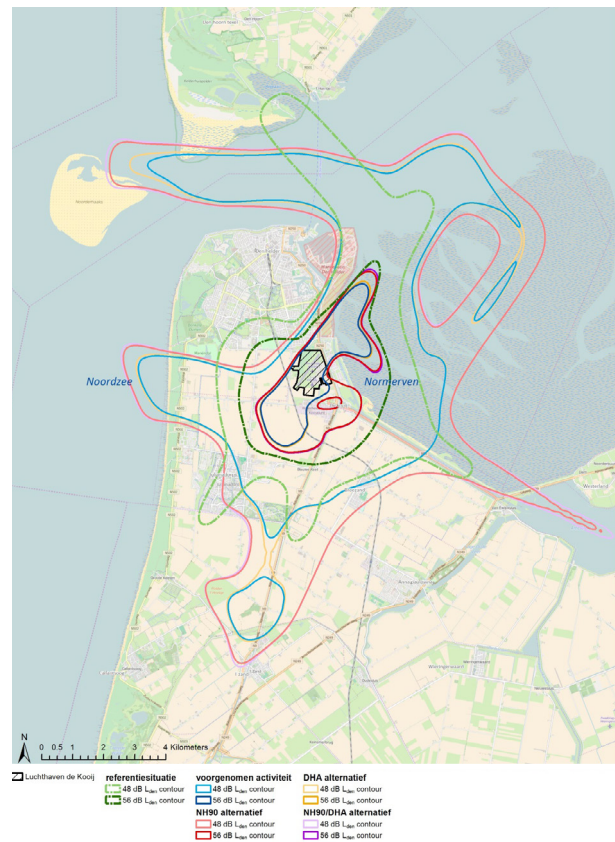
Effecten geluid vanwege luchtverkeer in L_{den}

Tabel 3 toont de rekenresultaten van het gezamenlijke militaire en civiele luchtverkeer uitgedrukt in L_{den} . De vorm van de contouren (zie figuur 6) van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven wijkt af van die van de referentie MER vanwege de actualisatie van de routes en de andere geluidkarakteristieken van de NH90 ten opzichte van de Lynx helikopter. De 48 dB L_{den} contour van de referentie MER is kleiner in oppervlak dan die van de voorgenomen activiteit, maar omvat meer bewoond gebied (Julianadorp en zuidzijde Den Helder) waardoor het aantal woningen binnen de contour veel groter is.

Het NH90 alternatief (en ook het NH90/DHA alternatief) geeft een grotere contour dan de voorgenomen activiteit en het DHA alternatief. De invloed van de uitbreiding van 12 naar 20 NH90 helikopters geeft een zichtbaar verschil in geluidbelasting. De verschillen tussen de contouren van de voorgenomen activiteit en het DHA alternatief zijn minimaal. Net zoals is geconstateerd bij de Ke rekenresultaten, heeft de toename van 29.000 naar 31.000 vliegtuigbewegingen civiel luchtverkeer bijna geen invloed op de totale geluidbelasting.



Figuur 5: Afzonderlijke 35 Ke-contouren van militair en civiel luchtverkeer



Figuur 6: L_{den} -contouren referentie MER, voorgenomen activiteit en alternatieven

Tabel 4: Indicatoren plaatsgebonden risico (PR) van beschouwde situaties

Indicator/beschouwde situaties	Plaatsgebonden risico (PR)				
	5.10-5	10-5	10-6	10-7	10-8
Oppervlakte in km²					
Referentiesituatie	0,01	0,20	2,58	21,1	111
Voorgenomen activiteit	0,03	0,20	1,02	5,9	34
NH90 alternatief	0,05	0,24	1,22	7,1	39
DHA alternatief	0,04	0,21	1,06	6,2	35
NH90/DHA alternatief	0,05	0,24	1,26	7,4	40
Aantal woningen binnen contour					
Referentiesituatie	0	0	30	4.452	26.768
Voorgenomen activiteit	0	0	4	203	7.682
NH90 alternatief	0	0	5	355	8.430
DHA alternatief	0	0	5	244	8.153
NH90/DHA alternatief	0	0	5	403	8.885
Aantal kwetsbare objecten (gezondheidszorg, hotels en onderwijsfuncties) binnen een contour					
Referentiesituatie	0	0	0	19	145
Voorgenomen activiteit	0	0	0	3	31
NH90 alternatief	0	0	0	3	31
DHA alternatief	0	0	0	3	31
NH90/DHA alternatief	0	0	0	3	31

Tabel 5: Rekenresultaten luchtkwaliteit (jaargemiddelde concentratie)

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

Tabel 6: Verandering in geluidbelast Natura 2000 areaal (48 en 55 L_{den}) voor de referentie MER, de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven

Situatie	Natura 2000-areaal (ha)		Verandering (ha)	
	48 L _{den}	55 L _{den}	48 L _{den}	55 L _{den}
Referentie MER	2373	641	-	-
Voorgenomen activiteit	3748	318	+1375	-323
NH90	5775	565	+3402	-76
DHA	3951	335	+1577	-306
NH90/DHA	5909	585	+3535	-56

Effecten grondgebonden geluid

De nieuwe activiteiten aan de zuidzijde van de luchthaven betekenen dat de cumulatieve 50 dB(A) geluidcontour net buiten de vigerende geluidcontour ligt.

Effecten externe veiligheid vanwege luchtverkeer

Tabel 4 toont de rekenresultaten van het aantal woningen en kwetsbare bestemmingen binnen de plaatsgebonden risico contouren. Uit tabel 4 en figuur 7 blijkt dat de referentiesituatie de grootste risicocontouren heeft en daarmee de meeste woningen en kwetsbare objecten binnen een contour. De verschillen tussen de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven zijn klein, vergelijkbaar met de verschillen in geluidbelasting. Uit de tabel blijkt wederom dat uitbreiding van het civiele vliegverkeer (DHA alternatief) een kleiner effect heeft dan uitbreiding van het aantal NH90 helikopters (NH90 alternatief).

Effecten grondgebonden externe veiligheid

De alternatieven geven geen veranderingen in effecten vanwege grondgebonden activiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. De opslag van vliegtuigbrandstof op de luchthaven en het transport van gevaarlijke stoffen voldoen aan de risiconormering voor het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Ten aanzien van de risicovolle inrichtingen in de omgeving geldt dat er vanwege de voorgenomen activiteit of de alternatieven een afname plaatsvindt van één Brzo-inrichting binnen de PR 10^{-8} contour.

Effecten luchtkwaliteit

De voorgenomen activiteit en de alternatieven hebben nauwelijks effect op de luchtkwaliteit. De rekenresultaten zijn vermeld in tabel 5. De bijdrage van het luchtgebonden gebruik aan de luchtkwaliteit is zeer beperkt. Dit is consistent met de bevindingen in andere milieueffectrapportages voor de luchtvaart. De jaargemiddelde concentraties van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} geven geen overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

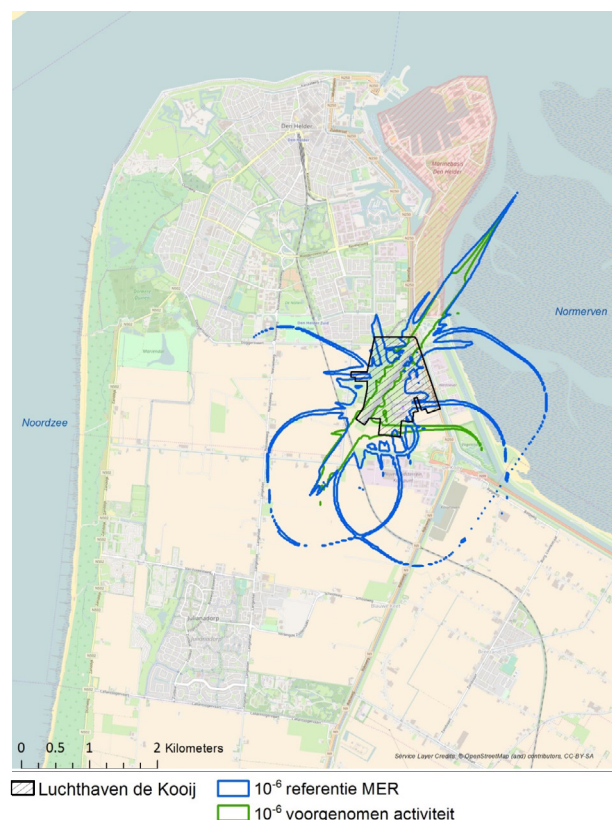
De geurconcentratie neemt in de voorgenomen activiteit en alternatieven toe, maar voldoen aan provinciaal en nationaal beleid. De grenswaarden voor geurgevoelige objecten worden nergens overschreden.

Effecten natuur t.o.v. referentie MER

De effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn vergeleken met de referentie MER. De beoordeling is uitgevoerd op basis van de nieuwe Wet natuurbescherming welke per 1 januari 2017 in werking is getreden.

De effecten op natuur in het kader van gebiedsbescherming zijn bepaald voor een tweetal zogenoemde storingsfactoren, namelijk:

- Verstoring van fauna in Natura 2000-gebieden door beweging (optische verstoring) of geluid of een combinatie daarvan als gevolg van veranderingen in vliegbewegingen en/of -routes.
- Verandering in stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van veranderingen in vliegbewegingen en grondgebonden activiteiten.



Figuur 7: PR 10-6-contouren referentie MER, voorgenomen activiteit en NH90 alternatief

Toets Wet natuurbescherming Natura2000 gebieden

Tabellen 6 en 7 tonen de veranderingen in oppervlak geluidbelast oppervlak (geluid) en aantal vlieguren (optische verstoring) boven Natura2000-gebieden in de voorgenomen activiteit en de alternatieven ten opzichte van de referentie MER.

De belangrijkste verstoringsfactoren geluid en optische verstoring leiden beide niet tot daadwerkelijke gedragsveranderingen van beschermde habitat- en vogelrichtlijnsoorten in de Natura 2000-gebieden. De voorgenomen activiteit en de alternatieven resulteren in een toename van het aantal uren dat boven Natura2000 gebieden wordt gevlogen, maar deze toename leidt niet tot negatieve effecten op zeehonden of vogels omdat de vlieghoogte ter plekke boven de 1.500ft ligt.

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

Het voorkeursalternatief (zie later) is getoetst aan de Wet natuurbescherming Natura2000 (gebiedsbescherming) ter voorbereiding op vergunningaanvragen Wet natuurbescherming door Defensie en Den Helder Airport. De toetsing is uitgevoerd op geluidverstoring, optische verstoring en stikstofdepositie. Uit de toets volgt dat er geen sprake is van negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, dan wel negatieve effecten op het duurzaam behalen van voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. De stikstofdepositie blijft binnen de daarvoor gereserveerde ruimte.

Tabel 7: Verandering vlieguren per jaar boven Natura 2000-gebied ten opzichte van referentie MER per vliegtuigtype

Luchtvaartuig	Referentie MER		Voorgenomen activiteit		NH90	
	<1000 ft	1000-1999ft	<1000 ft	1000-1999ft	<1000 ft	1000-1999ft
Helikopter	170	1269	+27	-39	+38	+133
Jet	7	2	-6	+2	-6	+2
Propeller	1	0	+74	+261	+74	+261
Totaal	178	1271	273	1495	284	1667

Tabel 8: Stikstofdepositie per Natura 2000-gebied ten opzichte van de referentie natuur.

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

Overige aspecten

Voor andere aspecten als bereikbaarheid (wegverkeer), grondgebonden externe veiligheid, geur, bodem, oppervlaktewater, grondwater, landschap, cultuurhistorie, archeologie en toerisme geldt dat de voorgenomen activiteit of de alternatieven geen of nauwelijks andere effecten geven ten opzichte van de referentie MER.

Samenvatting effecten

Tabel 9 geeft een kwalitatieve vergelijking tussen de referentie MER, de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

Leemten in kennis

In het MER zijn geen leemten in kennis of informatie geconstateerd die van invloed zijn op de besluitvorming. Twee aandachtspunten zijn wel te noemen. In de analyses is gebruik gemaakt van de resultaten van de monitoring naar verstoring van vogels en zoogdieren vanwege vliegverkeer. Deze monitoring heeft tot 2012 plaatsgevonden. Het is aan te bevelen om de monitoring te herhalen ter bevestiging van eerder geconstateerde waarnemingen.

De geurconcentratie is berekend als afgeleide van de emissie van VOS (vluchtige organische stoffen). Er zijn weinig specifieke gegevens bekend over de emissies van VOS van de NH90 helikopter. In de berekeningen is uitgegaan van een worst case benadering. Deze leemte vormt geen belemmering voor de besluitvorming over het luchthavenbesluit.

Tabel 9: Kwalitatieve vergelijking tussen de referentie MER, de voorgenomen activiteit en de alternatieven

Thema	criterium	Referentie MER	Voorg. activiteit	NH90 alt.	DHA alt.	NH90/DHA
Geluid	Woningen binnen de 35Ke	0	++	++	++	++
EV	Woningen binnen PR 10-6	0	++	++	++	++
Luchtkwaliteit	NO2	0	0	0	0	0
	PM10 en PM2,5	0	0	0	0	0
	Geur	0	0	0	0	0
Wegverkeer		0	0	0	0	0
Wet natuur-bescherming	Optische verstoring	0	0	0	0	0
	Grondgebonden geluid	0	0	0	0	0
	Geluid ten gevolge van vliegverkeer	0	0	0	0	0
Wet natuur-bescherming	Soorten-bescherming en Rode Lijst soorten	0	0	0	0	0
Natuurnetwerk Nederland		0	0	0	0	0

Keuze in voorkeursalternatief

De initiatiefnemer, de Commandant der Luchtstrijdkrachten (C-LSK), heeft op basis van de hierna genoemde overwegingen en de uitkomsten van het MER gekozen voor de plaatsing van 20 NH90 helikopters als voorkeursalternatief. De notitie reikwijdte en detailniveau ging nog uit van de plaatsing van 12 maritieme NH90 helikopters op Maritiem Vliegveld De Kooy. De keuze zal in het luchthavenbesluit nader worden onderbouwd.

De concentratie van alle 20 NH90's op Maritiem Vliegveld De Kooy is gestoeld op de volgende overwegingen:

- De verschillen in milieueffecten tussen de plaatsing van 12 (voorgenomen activiteit) of 20 NH90 helikopters (voorkeursalternatief) zijn beperkt;
- De effecten op natuur van het voorkeursalternatief voldoen aan wet- en regelgeving;
- Het voorkeursalternatief past binnen de ontwikkelruimte van het PAS. De verschillen in milieueffecten tussen de plaatsing van 12 (voorgenomen activiteit) of 20 NH90 helikopters (voorkeursalternatief) zijn beperkt;

Den Helder Airport kiest voor de uitbreiding tot 29.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer, conform de voorgenomen activiteit zoals genoemd in de Notitie reikwijdte en detailniveau. Deze keuze is gebaseerd op het volgende:

- Den Helder Airport zet in op het aantrekken van lijn- en charterdiensten met vaste vleugelvliegtuigen;
- Den Helder Airport verwacht dat de recente afname in offshore helikoptervluchten voor de olie- en gasmaatschappijen uitgevoerd naar de vaste olie- en gasinstallaties (productieplatforms) en boorinstallaties (rigs) op het Nederlands Continentaal Plat zich zal herstellen;
- De activiteiten om oudere boorinstallaties te ontmantelen en te verwijderen zullen in de toekomst toenemen;
- De verwachting is dat activiteiten op het gebied van offshore windenergie een grote vlucht zal nemen de komende 10 tot 20 jaar.

De combinatie van de plaatsing van 20 NH90 helikopters en 29.000 vliegtuigbewegingen zwaar civiel luchtverkeer is in dit MER als het NH90 alternatief onderzocht.

Monitoringprogramma

Het bevoegd gezag zal bij het te nemen besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden. Dit evaluatieonderzoek heeft tot doel de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. In dit hoofdstuk wordt een aanzet tot een monitoringprogramma gegeven. De resultaten uit het monitoringprogramma kunnen worden gebruikt voor de evaluatie. De aanzet voor het monitoringprogramma sluit aan bij de onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden en de geconstateerde leemten in kennis en informatie.

Het eerder uitgevoerde monitoringonderzoek naar verstoring van vogels door geluid en aanwezigheid van vliegtuigen en helikopters kan worden herhaald. Het gebruik van drones kan worden toegevoegd aan het huidige programma.

Vervolgbesluiten

Dit milieueffectrapport wordt gelijktijdig met het ontwerp luchthavenbesluit ter inzage gelegd. Hierbij wordt de gelegenheid geboden om op beide stukken zienswijzen naar voren te brengen. Deze zienswijzen zullen worden betrokken bij het opstellen van het definitieve luchthavenbesluit.

Het luchthavenbesluit wordt vastgesteld op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart. Het luchthavenbesluit wordt op voordracht van de minister van Defensie vastgesteld. Op grond van het bepaalde in artikel 10.28 van de Wet luchtvaart zal in het luchthavenbesluit De Kooy tevens het burgermedegebruik worden opgenomen.

Militair en civiel luchtverkeer (luchtgebonden gebruik)

Voor de veranderingen in het luchtgebonden gebruik door militair en civiel luchtverkeer is – voor zover dat nu kan worden overzien – naast het luchthavenbesluit geen vergunning of ontheffing in het kader van de natuurbeschermingswetgeving aan de orde. De berekende stikstofdepositie van het gezamenlijke luchtverkeer valt namelijk niet alleen binnen de gereserveerde ontwikkelruimte van De Kooy, maar leidt ook niet tot een overschrijding van de drempelwaarde voor de vergunningplicht van 1 mol/ha/jr. Uit het onderzoek volgt verder dat de verwachte optische verstoringen en geluidverstoringen van vogels niet leiden tot een vergunning- of een ontheffingplicht op grond van de Wet natuurbescherming.

Twee punten zijn van belang om te noemen. De huidige Nbw-vergunning voor het civiele luchtverkeer heeft een geldigheidsduur tot en met 31 december 2017. Deze vergunning ziet toe op de optische verstoring (de aanwezigheid) en het aantal vliegtuigbewegingen. Stikstofdepositie maakt geen deel uit van de vigerende Nbw vergunning. Defensie beschikt niet over een Nbw vergunning. Defensie bereidt voor haar militaire vliegactiviteiten een aanvraag voor een Nbw-vergunning voor. De bijlage Toets Wet natuurbescherming Natura2000 gebieden biedt de informatie voor het aanvragen van Wnb vergunningen.

Hiernaast lopen momenteel diverse (landelijke) beroepsprocedures over eerdere vergunningen en besluiten die onder verwijzing naar de PAS zijn verleend. Het is op dit moment niet duidelijk of deze vergunningen (en daarmee

samenhangend, de PAS in zijn geheel) in stand blijven. Vanwege deze onduidelijkheid en ter verkrijging van (rechts) zekerheid kunnen zowel Defensie als Den Helder Airport overwegen een vergunning c.q. verlengingsvergunning het kader van de Wet natuurbescherming aan te vragen.

Grondgebonden gebruik

Aan de zuidzijde van de luchthaven vindt een aantal ontwikkelingen plaats. Zo zullen voorzieningen voor de NH90 helikopters worden ingericht met als primair doel het grondgebonden geluid te verminderen. Verplaatsing van de proefdraaiplaats is één van die ontwikkelingen. Daarnaast vinden er wijzigingen plaats die deel uitmaken van de Gebiedsontwikkeling Den Helder Airport (voorheen gebiedsontwikkeling 'Zuidas' genoemd). De wijzigingen van de inrichting betekenen o.a. een wijziging van het grondgebonden geluid.

Voor de nieuwe voorzieningen en fysieke bouw- en aanlegactiviteiten zijn - voor zover dat nu kan worden overzien – toestemmingen en vergunningen nodig op het gebied van bouwen, milieu, aanleg en planologisch gebruik.

Uit de berekeningen volgt dat de nieuwe cumulatieve grondgebonden geluid contour buiten de vigerende contour ligt. Indien blijkt dat maatregelen om de geluidimmissie te beperken bij DHA en/of MVKK mogelijk zijn, dan hoeft daar geen nieuw besluit voor genomen te worden. Wanneer maatregelen niet mogelijk zijn, is een verruiming van de geluidszone en de daarbij behorende bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

Daarnaast is in de rapportage van DGMR vastgesteld dat een deel van de activiteiten van Den Helder Airport en Maritiem Vliegkamp De Kooy deels buiten de industrieterreingrens is gelegen. Het is wenselijk dat beide inrichtingen in zijn geheel op het gezoneerde industrieterrein zijn gelegen. Dit kan gerealiseerd worden door een wijziging van het bestemmingsplan.

