



# **Reactie op de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van het ontwerp-luchthavenbesluit en het Milieueffectrapport (MER) voor de luchthaven De Kooy**

*Reactie van het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hoe is omgegaan met de ingediende zienswijzen en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. op het ontwerp-luchthavenbesluit en het MER voor de luchthaven De Kooy.*

Datum                    2 oktober 2018  
Status                    Definitief

## Colofon

Ministerie van Defensie  
Hoofddirectie Beleid

Postbus 20701  
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Directie Luchtvaart

Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>
1.1	Voornemen voor militaire luchthaven De Kooy
1.2	Publieksparticipatie
1.3	Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.
1.4	Reactie van het bevoegd gezag
1.5	Conclusie bevoegd gezag
<b>2</b>	<b>Zienswijzen</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Voornemen voor militaire 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 10.27 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 staatssecretaris van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit is een Milieueffectrapport opgesteld en een milieueffectrapportageprocedure doorlopen. Het Milieueffectrapport is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De milieueffectrapportageprocedure is gestart met de publicatie van de Concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (CNRenD) Milieueffectrapport luchthaven De Kooy, begin november 2014. De CNRenD heeft ter inzage gelegen van 4 november tot en met 3 december 2014 en is voor advies aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie heeft op 4 december 2014 advies uitgebracht. De definitieve reactie op de zienswijzen en op het advies van de Commissie voor de m.e.r. is vastgesteld op 15 juli 2015 en bekend gemaakt op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl). Hiermee begon de uitwerking van de Milieueffectrapportage.

Op 13 september 2017 is ambtelijk overleg gevoerd over het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit met vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland en van de gemeenten die in het beperkingengebied van de luchthaven liggen. Het bestuurlijk overleg volgde op 27 september 2017.

## 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.

Op grond van artikel 10.18, onderdeel b, van de Wet luchtvaart is een procedure gestart waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld een zienswijze in te dienen op het ontwerp-luchthavenbesluit en het Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven De Kooy.

Het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit zijn ter inzage gelegd van 22 december 2017 tot en met 1 februari 2018. In deze periode zijn in totaal zeven zienswijzen ingediend. De onderstaande tabel geeft een overzicht van het type en de herkomst van de zeven insprekers.

*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)*

Plaats	Belangenvereniging	Individuele inspreker	Ondernemen / Bedrijfsleven	Overheid	Totaal
Den Helder		6			6
Harlingen	1				1
Totaal	1	6			7

De binnengekomen zienswijzen van de individuele insprekers hebben betrekking op mogelijke effecten door geluid. De zienswijze van de belangenvereniging gaat in op mogelijke gevolgen van de activiteiten op de luchthaven voor de natuur.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de afzonderlijke zienswijzen.

### **1.3 Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.**

Het bevoegd gezag, het ministerie van Defensie in overeenstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, heeft advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. Op 22 juni 2017 is het MER voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r., die op 19 september 2017 haar tussentijds toetsingsadvies heeft uitgebracht. In het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt geconcludeerd dat het MER geen essentiële tekortkomingen bevat. De Commissie benoemt een aantal punten waarin het MER kan worden verduidelijkt en aangevuld. In de volgende paragraaf staat per punt van de Commissie voor de m.e.r. beschreven welk gevolg het bevoegd gezag hieraan heeft gegeven.

### **1.4 Reactie van het bevoegd gezag**

*De Commissie vraagt de verbeteringen die zijn aangebracht in het baan- en routegebruik ter vermindering van overlast beter zichtbaar te maken.*

De informatie in het deelrapport geluid biedt volgens de Commissie voor de buitenstaander te weinig inzicht om de verschillen tussen enerzijds de voorgenomen

activiteit en anderzijds de referentie MER en de huidige situatie met elkaar te vergelijken. Het rapport is aangevuld met extra informatie over de ligging van de start- en landingspunten en waar mogelijk zijn ook de verschillen in de routestructuur inzichtelijk gemaakt. Deze extra informatie draagt bij aan het kunnen duiden van de verschillen in geluidbelasting tussen de onderzochte situaties.

*De Commissie vraagt de verwachte, reële ontwikkeling van het militaire gebruik beter toe te lichten wat omwonenden nu kunnen verwachten.*

Aan het geluidonderzoek is een hoofdstuk 5.3 toegevoegd waarin wordt ingegaan op de voorgenomen activiteit ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt inzichtelijker wat er voor omwonenden gaat veranderen.

*De Commissie vraagt meer inzicht in het toekomstig opereren met drones op de luchthaven.*

De civiele plannen voorzien in opleidingsactiviteiten, die in eerste instantie alleen in een hangaar op De Kooy zullen plaatsvinden. Pas na een door de MLA en/of de Inspectie Leefomgeving en Transport goedgekeurde risicoanalyse kan hiervoor gebruik worden gemaakt van het nieuwe oefengebied op De Kooy. De luchtverkeersleiding bewaakt een verantwoorde inpassing van deze drone-operaties in het militaire gebruik van het terrein. Daarnaast is De Kooy in de toekomst te gebruiken voor drones voor maritieme doeleinden. Op De Kooy kunnen alleen gecertificeerde drones opereren.

*De Commissie beveelt aan eerst aan te geven hoeveel ernstig gehinderden er zijn en vervolgens aan te geven welke (isolatie)maatregelen genomen kunnen worden. De Commissie adviseert ook aan te geven hoeveel woningen zijn geïsoleerd en hoeveel niet.*

De woningen die bij de voorgenomen activiteit binnen de 40 Ke liggen, liggen ook allemaal binnen de 40 Ke contour van de referentie. Uit controle is gebleken dat al deze woningen ook geïsoleerd zijn. De voorgenomen activiteit leidt dus niet tot nieuwe woningen die geïsoleerd zouden moeten worden.

*De Commissie vraagt aandacht voor de overschrijding van de zone van het grondgebonden geluid aan de zuidkant van de luchthaven.*

Vanwege de verplaatsing van enkele onderdelen, bijvoorbeeld het proefdraaien naar de locatie aan de zuidzijde, verschuift de grondgebonden geluidcontour ten opzichte van de vigerende contour. Ook valt een deel van de activiteiten van Den Helder Airport (DHA) en MVKK buiten de industriegrens. Op een enkele plaats overschrijdt de nieuwe berekende contour de huidige contour. De overschrijding is beperkt tot 1 tot 2 dB(A)

op enkele zonepunten. DHA onderzoekt nog of in de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde maatregelen mogelijk zijn om de geluiduitstraling te beperken. Mocht dat niet lukken, dan is aanpassing van de grondgebonden geluidcontour aan de orde. Dit heeft geen gevolgen voor het Luchthavenbesluit.

*De Commissie vraagt om, waar de Lden-berekeningen op meer hinder duiden dan de Ke-berekeningen, toch te kijken naar mogelijke aanpassingen.*

Defensie kan nu nog niet reageren op een Lden-contour die indicatief is en nog niet is vastgesteld. Dit is vooral een kwestie die van belang is bij eventuele toekomstige wijzigingen in de wijze van opereren (inclusief ligging en gebruik van vliegroutes). Van belang is dat de eventuele wijzigingen worden doorberekend op hun effecten in Ke en Lden en dan de Lden resultaten te laten meewegen in de te maken afweging.

*De Commissie adviseert in het natuurrapport de passage over strandplevier en bontbekplevier anders op te schrijven en met name uit te werken of mitigerende maatregelen effect kunnen hebben op de instandhouding.*

De betreffende passages zijn in het MER aangepast.

*De Commissie vraagt op welke gronden wordt geconcludeerd dat de stikstofdepositie past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS.*

Van de stikstofemissie van de NH90/DHA-variant, de variant met de hoogste stikstofemissie, is berekend dat deze past binnen de grenzen van de gereserveerde ruimte. Dit blijkt uit tabel 6-5 van het rapport "MER militaire luchthaven De Kooy – Wet natuurbescherming Natura 2000 beooreling". Daarmee passen alle varianten binnen de gereserveerde ruimte.

### **1.5 Conclusie bevoegd gezag**

De Commissie noemt een aantal mogelijke verduidelijkingen en aanvullingen. Paragraaf 1.4 bevat een verantwoording van de veranderingen in het MER als gevolg van het advies van de Commissie voor de m.e.r. De zienswijzen gaven geen aanleiding tot wezenlijke wijzigingen in het MER. Daarom bestond ook voor het bevoegd gezag geen aanleiding de Commissie voor de m.e.r. te verzoeken om een definitief toetsingsadvies te vragen: het tussentijds toetsingsadvies geldt daarmee als definitief advies.

## 2 Zienswijzen

### 2.1 Zienswijze 1

#### 2.1.1 Zienswijze:

*Bewoner lintbebouwing Kooybrug op 1,5 km vanaf vliegveld. Het meeste gelezen bij ons wordt alles gunstiger. Enkel mijn vraag: Wie controleert of iedereen zich aan de opgestelde regels houdt? In het algemeen valt de geluidsoverlast mee. Enkel hoofdzakelijk oefening helikopters van de marine willen nog wel eens laag over de woningen vliegen in het verleden. Volgens mij is over ons huis geen vliegroute en de minimale hoogte voor militaire vliegtuigen is boven lintbebouwing ongeveer 240 mtr (volgens een site op computer). Als iedereen probeert zich hieraan te houden valt de overlast wel mee en hoeven wij ons niet te ergeren dat b.v de TV niet verstaanbaar is in huis en dit kwam geregeld voor. Gaarne uw aandacht hiervoor.*

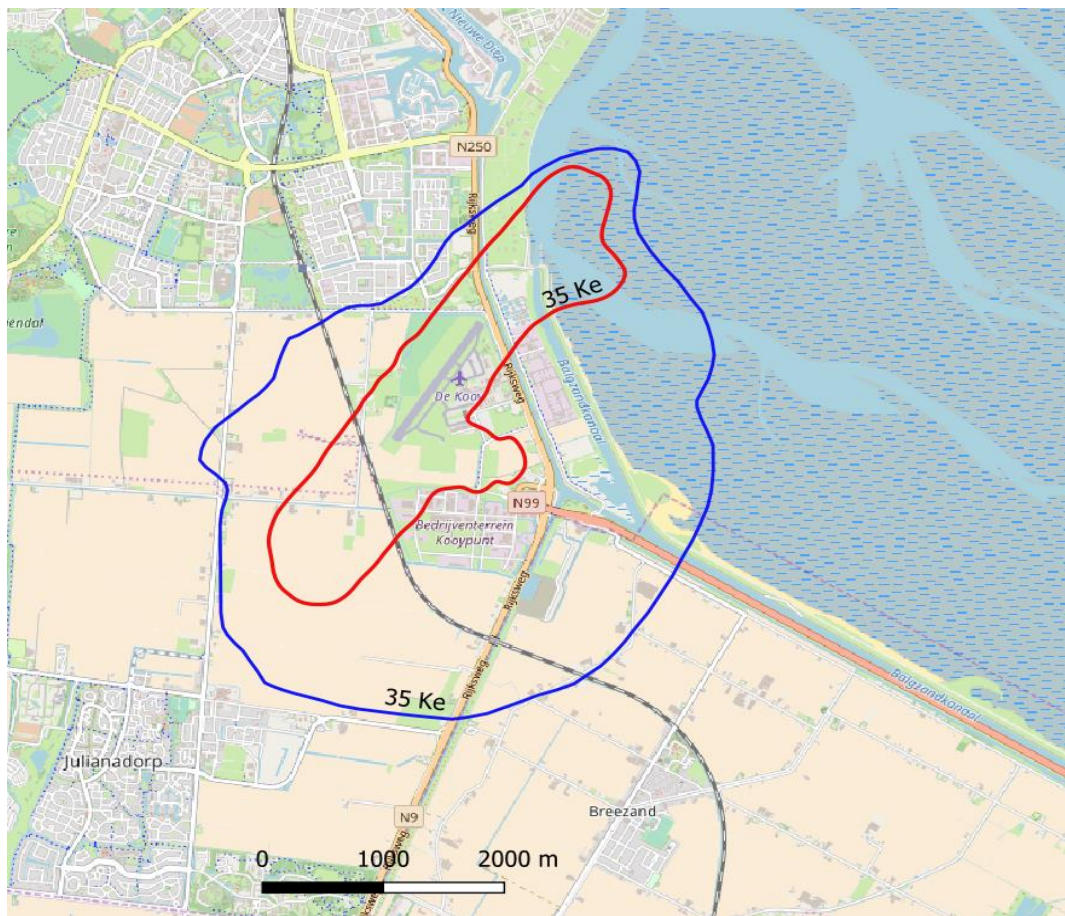
#### Reactie:

De handhaving van de geluidbelasting geschiedt ingevolge artikel 10.20 van de Wet luchtvaart door de Minister van Defensie. Binnen het ministerie van Defensie wordt deze taak uitgevoerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

Klachten over het gebruik van de luchthaven De Kooy kunnen worden ingediend bij de luchthaven of via het online Klachtenformulier geluidsoverlast vliegtuig of helikopter (<https://www.defensie.nl/onderwerpen/klachten-en-schadeclaims/geluidsoverlast/klachtenformulier> ). Periodiek meet het Commando Luchtstrijdkrachten door middel van radartracks het juiste gebruik van de vliegroutes.

Onderstaande kaart toont de bestaande 35 Ke contour (blauw) en de nieuwe 35 Ke contour die behoort bij de nieuwe voorgenomen activiteit (rood). De inspreker ontvangt tegelijk met deze nota van antwoord ditzelfde kaartje, waarop de locatie van de woning van de inspreker is aangegeven. Hieruit blijkt dat de maximale geluidbelasting bij deze woning in de toekomstige situatie afneemt.





*Figuur 1: de bestaande 35 Ke contour (blauw) en de 35 Ke contour die behoort bij de nieuwe voorgenoemde situatie*

## **2.2 Zienswijze 2**

### **2.2.1 Zienswijze:**

*Inspreker wil graag meer uitleg over de geluidscontouren en vraagt de overheid om een openbare informatieavond te houden.*

### **Reactie:**

Op 29 januari 2018 heeft een COVM-vergadering (Commissie Overleg en Voorlichting Milieu) plaatsgevonden. Deze was, zoals gebruikelijk, openbaar. Hier was inspreker aanwezig.

### 2.2.2 Zienswijze:

*Er bestaat bij ons onduidelijkheid over de verschillende aantallen vliegbewegingen welke steeds worden gehanteerd en wat hiervan voor ons als omwonenden nu de feitelijke gevolgen zijn in de praktijk. In de openbare adviescommissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) is verteld dat er naast de NH90 in de nabije toekomst ook grotere aantallen transport helicopters en drones op de luchthaven komen. Onduidelijk is hoe deze en bijvoorbeeld oefenactiviteiten zoals op het dummydek worden geteld. Ook is er gesproken over een mogelijke baanverlenging voor het civiele vastvleugelige verkeer, alsmede een verplaatsing/uitbreiding van het aantal nacht- en oefenvluchten en ons is onduidelijk wat hiervan de toekomstige gevolgen zijn.*

### Reactie:

Het geluidonderzoek is opgenomen in het rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy door vliegverkeer. In hoofdstuk 4 zijn de invoergegevens (vliegbewegingen) van het geluidonderzoek opgenomen. In hoofdstuk 5, 6 en 7 is uiteengezet wat het effect is van de vliegbewegingen op de geluidbelasting.

De kaart van figuur 1 op bladzijde 9 toont de bestaande 35 Ke contour (blauw) en de nieuwe 35 Ke contour die behoort bij de nieuwe voorgenomen activiteit (rood). De inspreker ontvangt tegelijk met deze nota van antwoord ditzelfde kaartje, waarop de locatie van de woning van de inspreker is aangegeven. Hieruit blijkt dat de maximale geluidbelasting bij deze woning in de toekomstige situatie afneemt.

Voor de duidelijkheid wordt verder nog het volgende opgemerkt:

- Er is geen sprake van dat er in de nabije toekomst grote aantallen transporthelikopters naar luchthaven De Kooy komen.
- Het vliegen met drones is als nieuwe activiteit voorzien. Het vliegen met drones vindt plaats binnen de inrichting van de luchthaven en heeft dus geen effect ter plaatse van de woning of omliggende Natura 2000-gebieden.
- Een baanverlenging is in het Luchthavenbesluit De Kooy niet aan de orde.
- Voor nachtvluchten geldt dat Luchthaven De Kooy 's nachts gesloten is. Alleen bij dringende operationele noodzaak of voor opsporing- en redding kan 's nachts opgestegen of geland worden. Dit volgt uit artikel 4.1.2 en 4.2.2 van het Luchthavenbesluit.

### 2.2.3 Zienswijze:

*De omrekening van de 35KE naar de LDEN contouren levert veel onduidelijkheden op. Onze woning en bedrijf bevinden zich feitelijk pal onder de aanvliegroute en de rekenmodellen komen in bijna alle gevallen niet overeen met de feitelijke*

*geluidsoverlast rondom en in onze woning waaronder de slaapkamers. Ook gaan de referentiemodellen voor overlast bijvoorbeeld over heel andere typen vliegtuigen en helicopters. Als je op de kaarten kijkt maken de contouren boven onze camping en onze woning adres + toevoegingen een rare bocht terwijl met de heersende windrichting en het geluid geen rekening wordt gehouden. In recente jaren was de hinder nog relatief beperkt door een terugval in offshorevluchten en het uitstel van de NH90.*

*Aanvulling: waar in onze zienswijze wordt verwezen naar de 35KE contour bedoelen wij de vigerende 35KE contour en alle verschillende contouren uit de referentie MER waar onze woning onder valt. Voor de LDEN contour geldt hetzelfde: er worden nu zoveel modellen, alternatieven en contouren beschreven dat wij onmogelijk kunnen voorzien wat de gevolgen zijn voor onze woning en ons bedrijf (agrarische minicamping+B&B) in de praktijk en welke tekeningen en tabellen de feitelijke toekomstsituatie het beste benaderen.*

#### Reactie:

De Lden-contouren zijn zelfstandig berekend. Er is geen sprake van omrekening vanuit de Ke-contouren. In het rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy (hoofdstuk 3) zijn de rekenmethoden toegelicht. Bij de berekeningen is uitgegaan van de typen vliegtuigen en helicopters die in de doorgerekende alternatieven zullen vliegen volgens gemodelleerde start-, naderings- en circuitroutes. Deze gemodelleerde routes worden op de kaart weergegeven door een lijn, maar in de praktijk gebruiken de helicopters een zekere bandbreedte, wat periodiek wordt gecontroleerd met behulp van radartracks. Er is een meteotoeslag toegepast met het oog op (onder meer) de heersende windrichting (zie paragraaf 4.3 rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy). Het is onduidelijk wat inspreker bedoelt met een rare bocht in de contouren boven de camping en het woonadres. Voor de specifieke geluidssituatie wordt verwezen naar de reactie bij 2.2.2.

#### 2.2.4 Zienswijze:

*Tegelijkertijd is er sprake van de cumulatieve overlast waaronder de uitbreiding van naastgelegen industrieterreinen, de spoorlijn, het wegverkeer, de Kooyhaven, de NAM aardgasinstallatie. Wij zijn hierover al jarenlang in gesprek met ondermeer het Rijk en Den Helder Airport en ook met de gemeente zijn er de meerdere gesprekken geweest over de leefbaarheid in onze straat en de stapeling van overlast door verkeer, bedrijven, industrie en het vliegveld. De wethouder was als voorzitter aanwezig bij de COVM en de gemeente is als zodanig betrokken partij maar wij willen vooral met alle betrokken partijen in gesprek over toekomstbestendige en passende oplossingen voor de door ons aangekaarte problemen, omdat een goede oplossing er nu nog niet ligt.*

Reactie:

Er zijn (nog) geen wettelijke regels voor cumulatie van geluid dat van verschillende bronnen afkomstig is. In haar advies heeft de Commissie voor de m.e.r. hierover geen opmerking gemaakt.

De geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden van het Besluit militaire luchthavens (zie paragraaf 5.3.1 van het Luchthavenbesluit). De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden. Dit toetsingskader voorziet niet in berekening van cumulatie.

2.2.5 Zienswijze:

*In de COVM is duidelijk door de aanwezige vertegenwoordigers van de luchthaven erkend dat het aantal serieus gehinderden veel groter is dan op basis van de huidige en voorgestelde geluidcontouren en rekenmodellen. Ook in de stukken wordt gesproken over ernstig gehinderden, door de omwonenden is tijdens de COVM-bijeenkomst duidelijk de vraag gesteld: 'wie zijn dan deze ernstig gehinderden, om welke woningen gaat het en wat gaat de overheid en de luchthaven hieraan doen?' Op basis van de te verwachten geluidsoverlast, verkeer en milieuhinder en een goede ruimtelijke ordening en de ligging van onze woning en agrarisch bedrijf en minicamping maken wij ons terecht zorgen over de leefbaarheid en ons toekomstperspectief.*

Reactie:

In het rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy (paragraaf 3.4) is toegelicht wat wordt verstaan onder ernstig geluidgehinderden en hoe de aantallen zijn berekend. Met het alternatief dat in het Luchthavenbesluit is vastgelegd, neemt het berekende aantal ernstig geluidgehinderden af ten opzichte van de huidige referentiesituatie. Dat volgt uit paragraaf 5.1 van het rapport (zie ook paragraaf 5.3.1 van het Luchthavenbesluit). De afname is met name het gevolg van de vervanging van de Lynx helikopter door de NH-90 helikopter en de aangepaste vliegroutes. Overigens betreft het hier een op basis van de dosis-effectrelatie berekende hinder. De ervaren hinder kan van persoon tot persoon verschillen.

2.2.6 Zienswijze:

*Wij maken ons zorgen of de datum van 1 november 2018 niet ten koste gaat van de zorgvuldigheid, zie ook andere luchthavens. Tegelijkertijd is het besluit de afgelopen jaren steeds uitgesteld en lijkt het wel alsof er nu alleen gekeken wordt naar groei*

*waaraan het meest milieuvriendelijke alternatief voor het gemak wordt vergeten of hieraan ondergeschikt is gemaakt. In elk geval zou er onderzocht moeten worden hoe overlast voor de groep getroffen omwonenden verminderd kan worden, waaronder onszelf. Overigens: de toepassing van de Crisis en herstelwet om procedures te versnellen vinden wij opmerkelijk; er is geen sprake van crisis welke hersteld moet worden en ook hier maken we ons zorgen over de zorgvuldigheid.*

*Aanvulling: waar wij verwijzen naar het meest milieuvriendelijke alternatief bedoelen wij de gevolgen van de gehanteerde voorkeursalternatieven: door alle verschillende alternatieven is het voor ons onduidelijk wat de gevolgen zijn van het afwijken van de referentie MER.*

Reactie:

Het Luchthavenbesluit wordt zorgvuldig voorbereid. Het is niet juist dat er alleen gekeken wordt naar groei. De effecten op de omgeving zijn volledig in beeld.

De milieueffecten zijn onderzocht voor de referentiesituatie (=huidige zone), de voorgenomen activiteit en drie alternatieven. Dit zijn het NH-90 alternatief, met een toename van het aantal NH-90 vliegbewegingen, het DHA alternatief, met meer civiele vliegtuigbewegingen en het NH-90/ DHA alternatief, dat een samenvoeging is van deze twee alternatieven. Zie hoofdstuk 2 van het rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven laten over het geheel genomen een gunstiger beeld zien dan de referentiesituatie (huidige zone). Waar het gaat om geluidbelasting geldt dat met het alternatief dat het Luchthavenbesluit mogelijk maakt de geluidcontouren kleiner worden in oppervlakte, er minder woningen binnen een geluidcontour liggen en er minder ernstig geluidgehinderden zijn ten opzichte van de referentie MER. Zie hoofdstuk 8 van het rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy en paragraaf 5.3.1 van het Luchthavenbesluit.

2.2.7 Dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is, is geen keuze. Dit volgt dwingend uit Bijlage I, onder 6, bij de Crisis- en herstelwet.Zienswijze:

*Graag verwijs ik naar de stukken welke door ons in het kader van mediation zijn ingediend bij de vertegenwoordigers van het Rijk en Den Helder Airport. Zowel bij de vaststelling van het bestemmingsplan Landelijk gebied als de Nota hogere waarden geluid zijn er afspraken vastgelegd die nu niet worden nagekomen. Wij hebben al talloze keren gevraagd om betere geluidisolatie voor onze woning en aanvullende maatregelen op het gebied van verkeer, leefbaarheid, gebruik van onze aangrenzende gronden en een goede uitoefening van ons bedrijf.*

*Aanvulling: De stukken welke door ons in het kader van de mediation zijn ingediend betreffen openbare documenten en een aantal notities opgesteld door de gemeente die buiten de mediationovereenkomst vallen. Maar aangezien de mediation nog loopt kiezen wij ervoor om eerst af te wachten of deze gesprekken tot een oplossing leiden.*

Reactie:

Het Luchthavenbesluit voldoet aan de wettelijke eisen inzake geluid. Het is niet duidelijk op welke afspraken inspreker doelt die niet zouden worden nagekomen.

2.2.8 Zienswijze:

*Wij verzoeken u alle zienswijzen ook voor te leggen aan de commissie MER. Volledigheidshalve verwijzen wij nogmaals naar onze eerdere zienswijze en correspondentie, gelieve deze als ingelast te beschouwen. Ook willen wij graag benadrukken dat wij na overleg met onze rechtsbijstandsverzekering mogelijk nog met aanvullende of aangepaste gronden zullen komen maar allereerst wachten wij graag uw antwoord op onze zienswijze af.*

Reactie:

Het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit zijn aan de Commissie voor de m.e.r. voorgelegd. De Commissie heeft op 19 september 2017 een toetsingsadvies uitgebracht. De Commissie heeft daarin een aantal adviezen gegeven. Hoe deze zijn verwerkt is beschreven in paragraaf 1.4. De zienswijzen geven geen aanleiding om een en ander nog eens aan de Commissie voor de m.e.r. voor te leggen.

## **2.3 Zienswijze 3**

2.3.1 Zienswijze:

*Hierbij wil ik namens ons een zienswijze indienen op het ontwerp-luchthavenbesluit en de MER. Wij maken ons zorgen over de stijging van overlast van het vliegverkeer en de geplande uitbreiding en alles wat hiermee samenhangt (onder meer geluid, verkeer, veiligheid en luchtkwaliteit, zie ook onze eerdere inspraakreacties en de bovengenoemde stukken). Graag willen wij meer uitleg over de geluidscontouren en wij vragen de gemeente om een openbare informatieavond te houden waarbij wij onze vragen kunnen stellen aan de opstellers van de rapporten en binnen een nader te bepalen termijn onze zienswijze kunnen aanvullen.*

## Reactie:

Alle (milieu)effecten van het Luchthavenbesluit zijn getoetst. Er wordt voldaan aan de wettelijke vereisten, zoals is beschreven in het NLR-rapport *Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy door vliegverkeer*, dat als onderdeel van het MER is gepubliceerd.

Op 29 januari 2018 heeft een COVM-vergadering plaatsgevonden. Deze was, zoals gebruikelijk, openbaar. De kaart van figuur 1 op bladzijde 9 toont de bestaande 35 Ke contour (blauw) en de nieuwe 35 Ke contour die behoort bij de nieuwe voorgenomen activiteit (rood). De inspreker ontvangt tegelijk met deze nota van antwoord ditzelfde kaartje, waarop de locatie van de woning van de inspreker is aangegeven. Hieruit blijkt dat de maximale geluidbelasting bij deze woning in de toekomstige situatie afneemt.

## **2.4 Zienswijze 4**

### 2.4.1 Zienswijze:

*Hierbij willen wij een zienswijze indienen op het Ter inzage gelegde ontwerpluchthavenbesluit en de MER ten behoeve van Luchthaven de Kooy. Wij maken ons zorgen over de stijging van overlast van het vliegverkeer en de geplande uitbreiding en alles wat hiermee samenhangt (onder meer geluid, verkeer, veiligheid en luchtkwaliteit, zie ook onze eerdere inspraakreacties en de bovengenoemde stukken).*

*Meer in het bijzonder vragen wij ons af waarom alleen met berekeningen en niet met metingen is gewerkt. Daardoor wordt een theoretische benadering gekozen onder optimale omstandigheden waardoor de werkelijkheid voor omwonenden veel slechter kan uitvallen.*

*Uit uw rapportage blijkt al van een toename geurconcentraties en stikstofdepositie, notabene ook ten laste van de omliggende natura2000 gebieden en gevoelige bestemmingen zoals onze woning.*

*De uitbreiding van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 27.000 naar 29.000 per jaar is zonder deugdelijke motivering niet te accepteren. Dat een dergelijke groei met bijna 10 % gelijktijdig een afname van het aantal bestaande woningen dat daarvan geluidsoverlast ondervindt is onlogisch en slechts het gevolg van een andere rekenmethode. De werkelijke belasting van omliggende woningen neemt immers alleen maar verder toe!*

*Graag willen wij meer uitleg over de geluidscontouren en wij vragen de gemeente om een openbare informatieavond te houden waarbij wij onze vragen kunnen stellen aan*

*de opstellers van de rapporten en binnen een nader te bepalen termijn onze zienswijze kunnen aanvullen.*

Reactie:

Alle (milieu)effecten van het Luchthavenbesluit zijn getoetst. Er wordt voldaan aan de wettelijke vereisten.

De geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden van het Besluit militaire luchthavens (zie paragraaf 5.3.1 van het Luchthavenbesluit). De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden. De Regeling voorziet in berekening van de toekomstige geluidbelasting. Meten van de toekomstige geluidbelasting is niet mogelijk.

De effecten voor het aspect luchtkwaliteit zijn beschreven in paragraaf 5.3.3 van het Luchthavenbesluit. Met het Luchthavenbesluit wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Voor geur bestaat geen landelijke norm, maar wordt de norm lokaal (door de provincie) bepaald. De geurbelasting is berekend op basis van de emissie van VOS (vluchtige organische koolwaterstoffen). Het provinciaal geurbeleid kent richtwaarden en grenswaarden. De grenswaarde voor geurgevoelige objecten  $0,5 \text{ ouE/ m}^3$  (98-percentiel) wordt nergens overschreden. De contour van  $2 \text{ ouE/ m}^3$ , de grenswaarde voor geurgevoelige objecten voor de 99,9 percentiel ligt steeds volledig binnen de inrichtingsgrens: ook deze grenswaarde wordt dus nergens overschreden buiten de inrichtingsgrens.

Wat geluid betreft geldt dat de voorgenomen activiteit en de alternatieven over het geheel genomen een gunstiger beeld laten zien dan de referentiesituatie (huidige zone). Ten opzichte van de referentiesituatie worden de geluidcontouren kleiner in oppervlakte, liggen er minder woningen binnen een geluidcontour en zijn er minder ernstig geluidgehinderden. De afname is het gevolg van de vervanging van de Lynx helikopter door de NH-90 helikopter, het grotere aandeel circuitvluchten van het militaire helikopterverkeer en de aangepaste vliegroutes. De afname is niet het gevolg van de toepassing van een andere rekenmethode. Alle onderzochte situaties zijn berekend met dezelfde rekenmethode.

Op 29 januari 2018 heeft een COVM-vergadering plaatsgevonden. Deze was, zoals gebruikelijk, openbaar. De kaart van figuur 1 op bladzijde 9 toont de bestaande 35 Ke contour (blauw) en de nieuwe 35 Ke contour die behoort bij de nieuwe voorgenomen activiteit (rood). De inspreker ontvangt tegelijk met deze nota van antwoord ditzelfde kaartje, waarop de locatie van de woning van de inspreker is aangegeven. Hieruit blijkt dat de maximale geluidbelasting bij deze woning in de toekomstige situatie afneemt.



## 2.5 Zienswijze 5

### 2.5.1 Zienswijze:

*Wat het militaire gedeelte aangaat, zien wij een ophoging naar 20 NH90 helicopters. Wij hebben bij de verandering van de Lynx naar de NH90 een veel grotere geluidsdruk ervaren, Zeker op de plek waar wij wonen. Wij ondervinden veel overlast van het opstarten, c.q. warmdraaien, het circuitvliegen, dummy dekken, ook de oefenheuvel en de proefdraaispot zijn nu zodanig geplaatst, dat alle lawaai onze kant op komt. Ook het circuitvliegen gebeurt steeds om onze woning en als straks de simulator klaar is, zal er ook buiten worden geoefend in het "veld".*

*In de rapportages van Haskoning en de NLR wordt steeds gesproken over Ernstig geluidgehinderden, wat wordt daarmee gedaan en voor deze mensen opgelost? Betere geluidsisolatie. Nu wij zijn al geïsoleerd in de jaren'90 . Maar daarbij zijn ze vergeten het dak te isoleren en helicopters vliegen nu eenmaal in de lucht, waarbij nog opgemerkt dat door het overvliegen en de trillingen veroorzaakt door de NH90 bijna al onze ramen lek zijn geworden, dus wij nu toe zijn aan zwaardere kozijnen en zwaardere beglazing.*

*Wij vinden dat in de rapportages te kort aandacht wordt besteed aan het circuit vliegen, steeds dezelfde rondjes gedurende een hele avond, waarbij helicopter lawaai constant te horen is op de plek waar wij wonen. Of overdag als je in de tuin bezig bent constant helicopter lawaai hoort. Je wordt er soms dol van.*

### Reactie:

De geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden van het Besluit militaire luchthavens (zie paragraaf 5.3.1 van het Luchthavenbesluit). De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden. Hierin zijn ook de circuitroutes van het helikopterverkeer meegenomen. Met het Luchthavenbesluit wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

In het rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy (paragraaf 3.4) is toegelicht wat wordt verstaan onder ernstig geluidgehinderden en hoe de aantallen zijn berekend. Met het alternatief dat in het Luchthavenbesluit is vastgelegd, neemt het aantal ernstig geluidgehinderden af. Dat volgt uit paragraaf 5.1 van het rapport (zie ook paragraaf 5.3.1 van het Luchthavenbesluit). De afname is het gevolg van de vervanging van de Lynx helikopter door de NH-90 helikopter, het grotere aandeel circuitvluchten van het militaire helikopterverkeer en de aangepaste vliegroutes.

De kaart van figuur 1 op bladzijde 9 toont de bestaande 35 Ke contour (blauw) en de nieuwe 35 Ke contour die behoort bij de nieuwe voorgenomen activiteit (rood). De inspreker ontvangt tegelijk met deze nota van antwoord ditzelfde kaartje, waarop de locatie van de woning van de inspreker is aangegeven. Hieruit blijkt dat de maximale geluidbelasting bij deze woning in de toekomstige situatie afneemt ten opzichte van de referentiesituatie.

#### 2.5.2 Zienswijze:

*t.a.v. de Helihaven het volgende:*

*Er wordt gesproken van een ophoging van 25.000 naar 31.000 vliegbewegingen. Nu als je bedenkt dat iedere vliegbeweging van het opstarten, warmdraaien tot hij eindelijk wegvliegt 7-10 minuten duurt en dat alles tussen 7 uur 's morgens en 19.00 uur 's avonds, geeft dat op Rijksweg 24 heel wat uren heli-copter lawaai, ook in de lijntjes waar de KE 's worden aangegeven vind er duidelijk een uitstulping plaats richting de ZuidOost zijde, van het vliegveld c.q. Helihaven. Maar dat alles blijft voor Defensie gelukkig binnen de in 1992 vastgestelde 35KE lijnen. Alleen binnen de 35KE zien wij duidelijk 1 reactie in de belijning doordat alle oefenspots, warmdraaispots ,proefdraaispots enz. naar het zuiden van het vliegveld zijn verplaatst. Volgens ons is het vliegveld veel groter, maar als je aan de noordzijde een golfterrein maakt, wil je ze daar niet storen. Ook het lawaai wil Defensie graag zo ver mogelijk van bewoond gebied verplaatsen, laten wij nu juist in die zuidoosthoek wonen. Wij zitten niet te wachten op al dat heli-copter lawaai, eigenlijk zou je op mijn leeftijd (bouwjaar 1950) je daar helemaal niet druk om willen maken, maar het plekje waar je al je hele leven woont wil je wel zo aangenaam mogelijk houden. Ook in de rapportages mis ik wat al de consequenties zijn van al deze onderzoeksrapporten. Hoe verlos ik de omgeving van al dit lawaai en wat voor maatregelen neemt Defensie voor de omwonenden. Na het lezen van al deze stukken duizelt het je in de bovenkamer en misschien is dat nu juist wel de bedoeling van het hele pakket.*

*Graag zouden wij van U vernemen wat voor oplossingen U bedenkt voor Rijksweg 24. Mocht dit niet leiden tot een voor ons goede oplossing, dan zijn wij genoodzaakt ons in een verdere procedure te begeven. Maar in goed overleg en begrip van beide kanten tot een oplossing komen is het beste voor alle partijen.*

#### Reactie:

De stationering van de NH-90 helikopters heeft geleid tot het aanpassen of vervangen van een aantal bestaande voorzieningen. Het gaat daarbij om het zogenoemde dummydeck, een helisquare en de slope. Dit resulteert in wijzigingen van enkele van de circuitpatronen voor helikopters en van het obstakelbeheergebied. Deze ontwikkelingen zijn meegenomen in het rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven De Kooy (hoofdstuk 4). Zoals blijkt uit de kaart van figuur 1 op bladzijde 9

zal de maximale geluidbelasting voor de betreffende locatie in de toekomstige situatie afnemen ten opzichte van de referentiesituatie.

## **2.6 Zienswijze 6**

### 2.6.1 Zienswijze:

*Wij vragen duidelijke waarborgen dat alle natuurgebieden zoals aangewezen binnen het NNN in het vogelbeheersgebied vallen onder rechtmatig bestaand gebruik, en dat er geen beperkingen worden opgelegd aan de vogels die van deze gebieden gebruik maken of van hun leefgebied. Daarnaast zijn wij van mening dat ook beheer- en herstelmaatregelen zoals genoemd in het kader van de Natura 2000 beheerplannen, en het daarmee samenhangende Actieplan Broedvogels, moeten worden beschouwd als bestaand rechtmatig gebruik. Het vogelbeperkingengebied mag niet in de weg staan aan het uitvoeren van die herstelmaatregelen.*

*In aanvulling hierop verzoeken wij daarnaast duidelijke waarborgen dat beheer- en herstelmaatregelen nu en in de toekomst die bijdragen aan de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden worden beschouwd als rechtmatig gebruik en dat deze maatregelen niet in gevaar komen door het vogelbeheersgebied. Een voorbeeld hiervan is het project "Wij en wadvogels", een project van Vogelbescherming Nederland, Natuurmonumenten, Landschap Noord-Holland, Staatsbosbeheer, It Fryske Gea en het Groninger Landschap.*

### Reactie:

De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving van de luchthaven vormt een groot risico voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Om te voorkomen dat vogelpopulaties zich in de directe omgeving van de luchthaven vestigen, is het noodzakelijk om een select aantal bestemmingen of vormen van grondgebruik binnen een straal van 6 kilometer vanaf het banenstelsel te weren. Bij een dergelijk gebruik of een dergelijke bestemming moet in het bijzonder worden gedacht aan open wateroppervlaktes, natuur- en vogelbeschermingsgebieden, vishouderijen, opslag in de open lucht van voedingsmiddelen of organisch materiaal en afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Artikel 3.2.3 van het Luchthavenbesluit voorziet in een dergelijke planologische beperking. Met het oog op het beperken van het risico op vogelaanvaringen worden beperkingen gesteld aan een bestemming die of gebruik dat vogels aantrekt (vogelbeheersgebied). Dergelijk grondgebruik wordt alleen toegestaan indien het gebruik of de bestemming reeds voor inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit

rechtmatig was, of indien het grondgebruik of de bestemming in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Artikel 3.2.3 van het Luchthavenbesluit is van toepassing op nieuwe ontwikkelingen binnen het vogelbeheersgebied, die plaatsvinden ná de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit. Dat betekent dat alle bestaande natuurgebieden in het vogelbeheersgebied, waaronder Natura 2000 en NNN, vallen onder bestaand rechtmatig gebruik. Hier worden na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit geen beperkingen opgelegd aan de hiervoor bedoelde bestemmingen of grondgebruik. Ook de beheer- en herstelmaatregelen zoals genoemd in het kader van de Natura 2000 beheerplannen vallen onder bestaand rechtmatig gebruik.

Het Actieplan Broedvogels en het project Wij en wadvogels zijn nog niet in uitvoering en vallen daarom wel formeel onder het beperkingengebied van het Luchthavenbesluit. Er zijn op dit moment nog geen concrete plannen voorzien en daarom verzoeken wij u bij nieuwe plannen rekening te houden met eventuele overlap van het vogelbeheersgebied uit het Luchthavenbesluit. Wij denken graag mee in de uitvoering van deze maatregelen om elkaar niet in de weg te zitten. Overigens stellen wij vast dat de activiteiten op grond van het Luchthavenbesluit niet strijdig zijn met de doelen die het Actieplan Broedvogels en het project Wij en wadvogels beogen. Het Luchthavenbesluit staat niet in de weg aan de inzet om de negatieve trend voor (broed)vogels in de Waddenzee om te buigen.

#### 2.6.2 Zienswijze:

*De natuurtoets is onvolledig en niet systematisch uitgevoerd, om de volgende redenen:*

*1. De gebruikte uitgangspunten om de effecten te toetsen komen niet overeen met de daadwerkelijke activiteiten. In het MER is in paragraaf 5.2.2 op pagina 29 uitgelegd waarom in deze natuurtoets ervan uit wordt gegaan dat bij vlieghoogtes > 450 meter geen verstoring (optisch en geluid) verbonden aan vliegbewegingen optreedt. Men verwijst naar de effectbeoordeling welke de basis vormt voor het Natura 2000 beheerplan Waddenzee. Het is in de Waddenzee echter niet toegestaan om lager te vliegen dan 450 meter. De gevolgen van nog lager vliegen zijn dan ook niet meegenomen in de effectbeoordeling. In de aanvliegroutes richting De Kooy, en dan met name boven de hoogwatervluchtplaatsen, wordt lager gevlogen dan 450 meter. De gevolgen hiervan zijn niet beoordeeld.*

*2. Het wordt uit de natuurtoets niet helder welke activiteiten zijn getoetst. Veel activiteiten zijn wel meegenomen in de NLR berekeningen, maar het is onduidelijk waar, en of, ze getoetst zijn op natuureffecten. Naar wij begrijpen, zijn de*

*vliegbewegingen van het militaire verkeer anoniem "samengevoegd", en alleen toegankelijk voor gescreende ambtenaren. Op deze manier is het naar onze opvatting niet mogelijk om een correcte natuurtoets uit te voeren. In de passende beoordeling wordt het militaire gebruik gebundeld in de activiteit "12 helicopters NH90". Naar onze mening is dit niet juist, en dient in ieder geval het gebruik door grote propellervliegtuigen apart in kaart te worden gebracht, en te worden beoordeeld.*

*3. Bij de toetsing is niet gebruik gemaakt van actuele gegevens over aantallen vogels. De passende beoordeling beperkt zich tot algemene conclusies, en gaat niet in op de specifieke situatie van het Balgzand als een van de rijkste vogelgebieden van Nederland. Wel wordt in de bijlage verwezen naar "Gebiedspecifiek onderzoek De Kooy dosis-effectrelaties vogels". De auteurs van het onderzoek concluderen dat er door de lage frequentie van het huidige vliegverkeer, voldoende fourageertijd overblijft om het verlies aan energie door verstoring te compenseren. Het luchtvaartbesluit maakt echter een verdere uitbreiding van het aantal vliegbewegingen mogelijk. Naar onze opvatting is deze uitbreiding niet "passende getoetst", en wordt er ten onrechte verwezen naar literatuur welke uitgaat van het huidige aantal vliegbewegingen. Onze organisaties missen vooral een beoordeling van de gevolgen van het vliegverkeer voor een aantal soorten trekvogels in de Waddenzee, waarvoor een herstelopgave is geformuleerd. Naar onze mening is een aanvullende toetsing noodzakelijk van de verstoring door vliegverkeer in de maanden april, mei, september en oktober op soorten welke de Waddenzee als "tussenstation" tijdens de vogeltrek gebruiken. Vooral deze vogels dienen in korte tijd veel voedsel tot zich te nemen.*

Reactie:

Ad 1: In paragraaf 5.2.2 (bladzijde 28 en 29) van het rapport Wet natuurbescherming Natura 2000 beoordeling (hierna: de natuurtoets) is de onderbouwing gegeven waarom is uitgegaan van de afwezigheid van effecten op vlieghoogtes >450 m boven de Waddenzee. De afwezigheid van effecten is gebleken uit het monitoringsonderzoek van IMARES.

Het lager vliegen dan 450 meter boven de Waddenzee is, in tegenstelling tot wat in de zienswijze wordt gesteld, wel degelijk beoordeeld in de natuurtoets. Dit is gebeurd in paragraaf 6.4.1. De hoogwatervluchtplaatsen (deelgebied Kooyhoekschor) zijn aan de orde onder het kopje Vogelrichtlijnsoorten. Hierbij wordt ingegaan op de ecologische functie van de deelgebieden voor de broedvogels en niet-broedvogels. Onderbouwd wordt dat het VKA, waarop het Luchthavenbesluit is gebaseerd, geen negatieve gevolgen heeft voor broedvogels en niet-broedvogels ter hoogte van deze gebieden.

Ad 2: De natuurtoets is wel degelijk correct uitgevoerd. Alle relevante vliegtuigbewegingen zijn beoordeeld. De vliegroutes van de verschillende

vliegtuigtypen en de wijzigingen daarin zijn door NLR in beeld gebracht in het rapport Vlieguren boven Natura 2000-gebieden binnen CTR luchthaven De Kooy. Ook de vliegtuigbewegingen van grote propellervliegtuigen zijn beoordeeld. Verwezen wordt naar hoofdstuk 5 (Bepaling van relevante storingsfactoren, methode effectbepaling) en hoofdstuk 6 (Resultaten milieueffecten & ecologische effectbeoordeling) van de natuurtoets. Het is niet zo dat alle militaire activiteiten worden gebundeld in de activiteit "12 helicopters NH90" zoals in de zienswijze wordt gesteld.

Ad 3: In de natuurtoets is wel degelijk gebruik gemaakt van actuele gegevens over aantallen vogels. Deze aantallen zijn opgenomen in paragraaf 6.4 (Effectbeoordeling). Insprekers noemen specifiek het Balgzand. In tabel 6-6 (bladzijde 45) van de natuurtoets zijn de telgegevens voor het Balgzand weergegeven.

Het is niet juist dat voor het Balgzand alleen de huidige situatie wordt beoordeeld. De verandering van vliegverkeer over het Balgzand is beoordeeld op basis van aanwezigheid van soorten en de functionaliteit van het gebied en waarnemingen van vogelgedrag vanuit monitoring van het Balgzand (waarin ook verandering in vliegverkeer is gemonitord), waarbij gericht is gekeken naar de voorkomende soorten in het gebied. Gezien de bundeling van vluchten en de minimale vlieghoogte van 450 meter ter plaatse van het Balgzand zal geen extra verstoring van de aanwezige vogels plaatsvinden. Dat geldt ook voor trekvogels (niet-broedvogels) die hier foerageren. Verwezen wordt naar bladzijde 44 van de natuurtoets (Effectbeoordeling VKA), waar wordt onderbouwd dat de toename in het vliegverkeer geen aantoonbare verstoring oplevert van de vogels ten opzichte van het huidig gedrag ter hoogte van het Kuitje met negatieve doorwerking in de energiehuishouding. Dat zelfde geldt voor het Kooyhoekschor.

### 2.6.3 Zienswijze:

*Als gevolg van de "passende beoordeling" voor de vergunning uit 2012 voor het vliegen van helicopters boven de Wieringermeerpolder, is een bufferzone langs de Waddenzee ingesteld. In dit gebied mogen helicopters niet lager vliegen dan 1000 ft/ 304 meter. In een eerdere vergunning wordt dus geconstateerd dat een minimale vlieghoogte van 304 meter noodzakelijk is om significante effecten te voorkomen. In de nu voorliggende passende beoordeling wordt geconcludeerd dat een aanvliegroute boven de hoogwatervluchtplaatsen van het Balgzand geen significante effecten veroorzaakt. In deze aanvliegroute wordt echter op een lagere hoogte, en frequenter gevlogen. Naar onze mening kan het niet zo zijn dat er in de ene vergunning mitigerende maatregelen worden genomen, welke in de andere niet terugkeren.*

Reactie:

De Nbw-vergunning waar insprekers aan refereren is verleend aan het Ministerie van Defensie voor de activiteit laagvliegen binnen de aangewezen laagvliegzone Wieringermeer. Onder laagvliegen met helikopters in Nederland wordt verstaan: vliegen lager dan 150 ft (ongeveer 50 meter) boven grond of water. In de vaste laagvlieggebieden is de minimum vlieghoogte 100 ft (ongeveer 30 meter) boven hindernissen of zoveel lager als voor de uitvoering van de vluchtopdracht nodig is. Zie in dit verband bijlage 3 bij de natuurtoets, Samenvattingen Nbwet-toetsingen & monitoring DHA & militair gebruik, onder "Nbwet toetsing militaire vliegactiviteiten in helikopterlaagvlieggebieden (Linders & Pahlplatz, 2011)".

Zowel de activiteit laagvliegen alsook de laagvliegzone Wieringermeer vormen geen onderdeel van het MER/Luchthavenbesluit De Kooy.

De vliegroute boven de Balgzanddijk en de hoogwatervluchtplaats betreft een bestaande vliegroute. Ter hoogte van de hoogwatervluchtplaats (het Kooyhoekschor) wordt minimaal 450 meter (of 1500 ft) gevlogen (zie figuur 6-1 op bladzijde 34 van de natuurtoets). Alleen direct nabij de start- en landingsbaan (westelijk deel Balgzand en het Kuitje, onderdeel van Natura 2000 Waddenzee) wordt op een hoogte van 100 meter (landing) en 200 meter (vertrek) gevlogen (zie opnieuw figuur 6-1). Het Kuitje heeft geen functie als hoogwatervluchtplaats. Bovendien is deze start- en landingsroute met bijbehorende vlieghoogte vergund met de Nbw-vergunning voor Den Helder Airport (zie paragraaf 3.4 (Uitgangspunten vanuit Wnb-vergunning) als ook bijlage 2 en 3 van de natuurtoets).

Ter hoogte van de vogelrustplaatsen wordt hoger gevlogen dan 450 meter (1500 ft) en daarmee hoger dan in de voorwaarden die voor het laagvlieggebied Wieringermeer – dat als gezegd geen onderdeel is van het MER/Luchthavenbesluit De Kooy – is meegegeven (1000ft/304m). Er is dan ook geen reden voor het opnemen van aanvullende mitigerende maatregelen.

2.6.4 Zienswijze:

*Volgens het ontwerp-besluit zal de stikstofdepositie niet leiden tot significante effecten nu er voor het vliegveld ontwikkelingsruimte in de PAS is gereserveerd. Gelet op de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak over de PAS en de prejudiciële vragen die de Afdeling heeft gesteld kan hier echter niet van uit worden gegaan.*

Reactie:

Het is juist dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar tussenuitspraak van 17 mei 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1259) prejudiciële vragen heeft gesteld aan het Hof van Justitie van de Europese Unie over het PAS. De vragen zien er onder meer op of het PAS op grond van de Europese Habitatrichtlijn mag worden gebruikt voor het verlenen van natuurvergunningen. De Afdeling geeft in de tussenuitspraak zelf aan dat zij het PAS-systeem op voorhand geen ongeschikt instrument acht om uitvoering te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit artikel 6 van de Habitatrichtlijn. De Afdeling treft geen voorziening voor de periode totdat het Hof van Justitie de prejudiciële vragen heeft beantwoord. Het PAS is op dit moment van kracht. Er is dan ook geen reden waarom bij het vaststellen van het Luchthavenbesluit niet kan worden uitgegaan van het PAS en de daaraan ten grondslag liggende passende beoordeling.

#### 2.6.5 Zienswijze:

*Op grond van het luchthavenbesluit wordt het gebruik van drones mogelijk gemaakt. Momenteel is het niet toegestaan om met een drone in de omgeving van het vliegveld te vliegen (bron: landelijke kaart No-fly zones). In de passende beoordeling is het effect van drones op de instandhoudingsdoelen van diverse Natura 2000-gebieden niet getoetst. Wij willen u vragen om bij het juridisch mogelijk maken van het gebruik van drones in de omgeving van De Kooy, het huidige vliegverbod boven de Natura 2000-gebieden in stand te laten.*

#### Reactie:

Binnen de inrichting van de luchthaven is als nieuwe activiteit het vliegen met drones voorzien. Het vliegen met drones vindt plaats binnen de grensinrichting van de luchthaven en heeft geen effecten op omliggende Natura 2000-gebieden. Dit staat duidelijk in de natuurtoets (zie bladzijde 10 en 12 en 25 van de natuurtoets).

#### 2.6.6 Zienswijze:

*Op grond van dit Luchthavenbesluit is een uitbreiding van het aantal vliegbewegingen van "vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg" naar 7.500 bewegingen mogelijk. Een groot deel van deze kleine vliegtuigen zal de voorgestelde aanvliegeroute boven de Balgzanddijk gaan gebruiken. Juist onder deze route bevinden zich de hoogwatervluchtplaatsen, en de vogelkolonies. Zoals terecht uit de natuurtoets blijkt, veroorzaken deze kleine vliegtuigen veel verstoring. Uit de figuren A3, A4, A6 en A7, zoals opgenomen in de bijlage "Vliegreunten boven Natura 2000 gebieden binnen CTR luchthaven De Kooy afbeeldingen", maken wij op dat sprake is van een "natuuralternatief", en een voorkeursalternatief. Het natuuralternatief zorgt voor aanzienlijk minder vliegbewegingen boven de belangrijkste*



*hoogwatervluchtplaatsen, en broedkolonies. Wij constateren dat er zonder een verdere onderbouwing voor is gekozen om het natuuralternatief niet te volgen. Naar onze mening is er onvoldoende argumentatie opgenomen om deze keuze voor het voorkeursalternatief te rechtvaardigen.*

Reactie:

Insprekers veronderstellen ten onrechte dat er voor het project sprake is van een natuuralternatief. Voor de effectbeoordeling in het MER en de natuurtoets is het van belang om inzicht te hebben in het vliegverkeer boven de Natura 2000 gebieden. Voor het berekenen van de vliegtijden boven de Natura 2000 gebieden is gebruik gemaakt van gemodelleerde routes. Voor de onderzochte situaties zijn in totaal drie routesets gebruikt.

- Bij de referentie voor het MER (vigerende zone) zijn de routes gebruikt waarmee ook de 35 Ke geluidzone is berekend.
- De referentie natuur is doorgerekend met de routes die ook zijn toegepast bij de jaarlijkse berekeningen in het kader van de handhaving van de geluidzones in het kader van de Wet luchtvaart.
- Voor het VA en het NH-90 alternatief is gebruik gemaakt van de geactualiseerde routes die ook zijn toegepast bij de berekening van de geluidbelasting voor het MER.

In Appendix A bij het door insprekers genoemde rapport Vlieguren boven Natura 2000 gebieden binnen CTR luchthaven De Kooy zijn voor elk van de drie routesets figuren opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar helikopterverkeer en vastvleugelig verkeer en ook zijn de circuitroutes in een afzonderlijke figuur gepresenteerd. In Figuur A1 en A2 zijn de routes van de referentie MER weergegeven. De routes van de referentie natuur zijn opgenomen in de figuren A3, A4 en A5 en de figuren A6, A7 en A8 tonen de routes van de voorgenomen activiteit en het NH-90 alternatief.

Waarschijnlijk hebben insprekers de referentiesituatie "referentie natuur" abusievelijk als natuuralternatief gezien.

De keuze voor het NH-90 alternatief is wel degelijk goed onderbouwd. Dit is gebeurd in hoofdstuk 6 van het Luchthavenbesluit.

## **2.7 Zienswijze 7**

### 2.7.1 Zienswijze:

*Hierbij wil ik een zienswijze indienen op het ontwerpluchthavenbesluit en de MER. Wij maken ons zorgen over de stijging van overlast van het vliegverkeer en de geplande uitbreiding en alles wat hiermee samenhangt (onder meer geluid, verkeer, veiligheid en luchtkwaliteit). Graag willen wij meer uitleg over de geluidscontouren en wij vragen de gemeente om een openbare informatieavond te houden waarbij wij onze vragen kunnen stellen aan de opstellers van de rapporten en binnen een nader te bepalen termijn onze zienswijze kunnen aanvullen.*

Reactie:

Alle (milieu)effecten van het Luchthavenbesluit zijn getoetst. Er wordt voldaan aan de wettelijke vereisten.

De kaart van figuur 1 op bladzijde 9 toont de bestaande 35 Ke contour (blauw) en de nieuwe 35 Ke contour die behoort bij de nieuwe voorgenomen activiteit (rood). De inspreker ontvangt tegelijk met deze nota van antwoord ditzelfde kaartje, waarop de locatie van de woning van de inspreker is aangegeven. Hieruit blijkt dat de maximale geluidbelasting bij deze woning in de toekomstige situatie afneemt.