

PS2009MME11 bijlage 2

Nota van beantwoording, behorende bij de ontwerp-

Luchtvaartnota dd juni 2009

Gedeputeerde Staten van Utrecht, 15 september 2009

Inhoudsopgave

Algemeen	3
Gemeente Utrecht	3
Gemeente Loenen	5
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart	6
Natuur en Milieufederatie Utrecht	10
Gemeente Amersfoort	12
J.S. de Waard	12
Stichting Helihinder Utrecht (SHHU)	13
Gemeente Rhenen	20
Amsterdamse Club voor Zweefvliegen (ACvZ)	21
Platform bewonersvereniging Leidsche Rijn	21
Belangengroep huidige bewoners Langerak en Parkwijk	22
Gemeente De Bilt	23
Overleg platform GA	24
Ekelmans&Meijer advocaten namens de heer Visser te Breukelen en KBSF NV	25
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling ballonvaren	26

Algemeen

De nota van beantwoording bevat alle reacties die de provincie heeft ontvangen. Zij zijn opgeknipt in deelvragen die in de reacties zijn gesteld. Omdat veel vragen over dezelfde onderwerpen gaan wordt vaak verwezen naar het antwoord op de vraag van een andere vraagsteller.

Zienswijzen die betrekking hebben op de redactie en op details zijn in de Nota - voor zover relevant - verwerkt.

Wanneer de tekst van de ontwerp Luchtvaartnota is gewijzigd in relatie tot een zienswijze, dan staat dit eronder cursief weergegeven.

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht 1

De basis voor toetsing van aanvragen wordt gevormd door onder meer de kaartbijlage 1, Natuurkaart. Nu deze voor een zeer groot deel het bestaande stedelijke gebied van de stad Utrecht bevat en in de legenda is vermeld dat vliegverkeer is toegestaan exclusief woningenafweging, lijkt dat voor het op de kaart aangegeven gebied niet het juiste afwegingskader. Binnen het op de genoemde Natuurkaart aangegeven deel van de stad Utrecht liggen veel woningen en is vrijwel geen natuur.

Antwoord 1

In hoofdstuk 5 van de Nota worden de afwegingskaders voor gebiedskwaliteiten en voor leefomgevingskwaliteit benoemd voor nieuwe luchthavens met een structureel karakter. Voor wat betreft de gebiedskwaliteiten is de aangehaalde Natuurkaart de basis voor de toetsing. In het afwegingskader normstelling - bedoeld voor gebieden waar mensen wonen en verblijven - zijn normen opgenomen. Om het milieu te beschermen en hinder en gevaar zoveel mogelijk te voorkomen worden eisen gesteld aan de locatie en het gebruik van nieuwe luchthavens. Hoofdprincipe is dat de provincie geen nieuwe luchthavens wil nabij woonbebouwing in verband met de geluidsoverlast.

De belangrijkste eisen hiervoor zijn:

- een nieuwe luchthaven dient minimaal 500 m afstand tot de dichtstbijzijnde woning of andere geluidsgevoelige bestemmingen aan te houden;
- bij het voorgenomen gebruik mogen er geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 48 L_{den} contour (komen te) liggen;
- bij het voorgenomen gebruik mogen er geen kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} Externe veiligheidscontour (komen te) liggen.

Er is een uitgebreide afweging gemaakt tussen het stellen van een grens die alleen op pieklawaai is gebaseerd of een afstandseis tot woningen. Deze afweging zal in de tekst van hoofdstuk 5, onder het kopje afwegingskader leefomgevingskwaliteit, worden opgenomen. Het resultaat is dat in de Luchtvaartnota provincie Utrecht een afstandseis van 500 m wordt opgenomen, tenzij kan worden aangetoond dat de luchthaven geen negatieve invloed heeft op de leefomgevingskwaliteit.

Wijziging tekst:

Schrappen afwegingskader normstelling, daarvoor in de plaats:

Afwegingskader leefomgevingskwaliteit

Om het milieu te beschermen, en hinder en gevaar zoveel mogelijk te voorkomen, stelt de provincie eisen aan de locatie en het gebruik van nieuwe luchthavens, specifiek private, bedrijfsgebonden of commerciële luchthavens. Hoofdprincipe is dat de provincie geen nieuwe luchthavens wil nabij woonbebouwing in verband met geluidsoverlast.

Geluid wordt bij luchthavens uitgedrukt in dB L_{den} contouren. Deze contour is een jaargemiddelde en kan pas worden gehandhaafd na afloop van dat jaar. Zeker bij kleinere luchthavens zijn L_{den} contouren voor de burger onvoorspelbaar. Ook in andere rechtsgebieden, met name de ruimtelijke ordening zijn afstandsgrenzen gebruikelijk. Een afstand van 500 m biedt ook bescherming aan de omwonenden tegen geluidhinder door pieklawaai.

Een geluidniveau van 48 dB L_{den} komt overeen met 10% ernstig gehinderden. Dit wil zeggen dat bij een geluidsbelasting van 48 dB vliegtuiglawaai 10 % van de mensen aangeeft ernstig gehinderd te

zijn. De provincie is van mening dat het accepteren van meer dan 10 % ernstig gehinderden niet past binnen haar omgevingsdoelstellingen.

De belangrijkste eisen die de provincie stelt aan locatie en het gebruik van een nieuwe luchthaven zijn:

- Bij het voorgenomen gebruik mogen er geen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen (komen te) liggen binnen de 48 dB L_{den} geluidscontour;*
- Een nieuwe luchthaven dient minimaal 500 m afstand tot de dichtstbijzijnde woning of andere geluidsgevoelige bestemming aan te houden;*
- Bij het voorgenomen besluit mogen er geen kwetsbare objecten liggen binnen de 10^{-6} Externe veiligheidscontour (komen te) liggen.*

Als de 48 dB L_{den} contour buiten de 500 m lijn ligt, dan geldt die uiteraard als grens voor geluidgevoelige bestemmingen.

Daarnaast zullen met de exploitant van een luchthaven afspraken worden gemaakt over de aan- en afvliegroutes, vlieghoogte, openingstijden van de luchthaven en de mogelijkheden tot medegebruik van de luchthaven door andere partijen dan de initiatiefnemers. Deze afspraken zullen worden vastgelegd in de luchthavenregeling of luchthavenbesluit.

Van de afstandseis van 500 m kan alleen worden afgeweken indien de aanvrager aantoont dat de beoogde luchtvaartactiviteiten geen negatieve effecten hebben op de leefomgevingskwaliteit van de woningen en de andere geluidsgevoelige bestemmingen. Hierbij zal onder meer worden getoetst aan de optredende piekniveau's op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Daarnaast wordt het cumulatieve effect van de beoogde vliegactiviteiten en de cumulatie met overige bronnen meegewogen. Met deze afstand kan worden voldaan aan het uitgangspunt van de Wet milieubeheer dat stelt dat voor piekgeluid een maximale belasting van 65 dB (A) L_{max} in de avond (19:00 tot 23:00 uur) en 70 dB(A) L_{max} overdag (7.00 -19.00 uur) aanvaardbaar is.

Bij luchthavens met uitsluitend een maatschappelijke of nutsfunctie (bijvoorbeeld bij ziekenhuizen) wordt het publieke belang nadrukkelijk meegewogen. Ook hierbij zal worden getoetst of de omgevingskwaliteit niet of zo min mogelijk wordt belast met de aanwezigheid van de luchthaven.

Hoofdstuk 5, par. 1 Conclusie

Gemotoriseerde luchtvaartactiviteiten zijn binnen een afstand van 500 m van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen niet mogelijk. Hiervan kan worden afgeweken indien wordt aangetoond dat de beoogde luchtvaartactiviteiten geen negatieve effecten hebben op de leefomgevingskwaliteit van de woningen.. Daarnaast zijn- in de op de Natuurkaart (bijlage 1) aangewezen gebieden - gemotoriseerde luchtvaartactiviteiten niet mogelijk indien de kernkwaliteiten rust en stilte van die gebieden significant worden aangetast.

Gemeente Utrecht 2

Aangenomen wordt dat uit de Luchtvaartnota geen nieuwe beperkingen op het gebied van de ruimtelijke ordening voortvloeien die leiden tot bestemmingsplanaanpassingen. Gepleit wordt voor een terughoudende rol van de provincie waar het gaat om het vaststellen van besluiten die doorvertaling nodig maken in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Antwoord 2

Het ligt niet in de rede dat er binnen het stedelijk gebied van de gemeente Utrecht een luchtvaartterrein, waarvoor een luchthavenbesluit moet worden genomen, zal komen te liggen. Mocht dit in de toekomst desondanks wel het geval zijn, dan bevat de luchtvaartwetgeving een rechtstreekse doorwerking van de in de luchthavenbesluit vastgelegde beperkingen aan gebruik en inrichting van de ruimte in bestemmingsplannen. Zoals in de Nota is aangegeven zal bij de beoordeling van nieuwe aanvragen rekening worden gehouden met het standpunt van de gemeente waarin de beoogde luchthaven is gelegen.

Gemeente Utrecht 3

Voor de gevallen dat er een risico op planschade zou kunnen ontstaan, wordt verzocht in de Luchtvaartnota aan te geven welke oplossing daarvoor wordt geboden nu de gemeente in die gevallen formeel wel, maar materieel niet het planschade veroorzakende besluit heeft genomen.

Antwoord 3

Ten aanzien van planschade gelden de normale regels voor aansprakelijkheid, nadeelcompensatie etc. Wanneer wordt overwogen om een luchthavenbesluit vast te stellen, zal vooraf met de desbetreffende gemeente overleg worden gepleegd. Hierbij zal ook het aspect mogelijke planschade worden betrokken.

Gemeente Utrecht 4

In de Luchthavennota wordt geconstateerd dat aanvragen voor nieuwe helihavens voor commercieel of privaat gebruik vanwege het geringe economische en maatschappelijke belang terughoudend wordt beoordeeld. Dit wordt onderschreven. Een uitbreiding van helihavens in het stedelijk gebied van de gemeente Utrecht is vanwege de lastige inpassing ongewenst.

Antwoord 4

Zie Antwoord 1 en 2

Gemeente Loenen

Gemeente Loenen 1

Bij verzoeken voor gemotoriseerd starten en landen is het wenselijk dat niet alleen getoetst wordt aan de gebiedskwaliteit op grond van de Natuurkaart, maar dat daarbij ook de infrastructurele voorzieningen met geluidsaspecten die aanwezig zijn in de directe omgeving wordt betrokken.

Antwoord 5

Zie antwoord 1

Het uitgangspunt voor de cumulatie van verschillende bronnen op een bepaalde locatie is dat alleen die bronnen worden meegenomen in de cumulatie die ter plaatse een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde teweegbrengen. Als dit aan de orde is, zal tevens dienen te worden gegarandeerd dat het binnenniveau op grond van Art 111 Wgh niet zal worden overschreden. Voor wat betreft de cumulatie van geluid van de luchtvaartactiviteiten met geluid op de grond (wegverkeer, industrie etc) wordt opgemerkt dat de ligging van woningen binnen de 48 dB L_{den} luchtvaartcontour en binnen een afstand van 500 m niet gewenst is. Bij de afweging of een luchtvaarterrein op een bepaalde locatie toelaatbaar is, zal de cumulatie met overige bronnen een rol spelen.

Gemeente Loenen 2

Op het overzichtkaartje met luchthavens is vergeten het Sperwerveld in Vreeland aan te geven als plek waar structureel heteluchtballonnen kunnen opstijgen.

Antwoord 6

Dit zal worden aangepast.

Wijziging tekst + kaartje

Op kaart einde Hoofdstuk 3, Sperwerveld opnemen.

Gemeente Loenen 3.

Het lijkt wenselijk dat op enig moment in het proces overleg met de gemeente noodzakelijk is in verband met beschikbaarheid/openbare orde.

Antwoord 7

In de Wet luchtvaart wordt geen consultatie van de gemeente, anders dan als belanghebbende, bij de totstandkoming van een luchthavenbesluit of luchthavenregeling voorgeschreven. Op de voorbereiding van een luchthavenbesluit of -regeling is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard. Wij vinden het evenwel een beginsel van behoorlijk bestuur om bij de totstandkoming van het besluit de betrokken gemeente zo vroeg mogelijk te betrekken.

Voor ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik is op basis van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (art. 36) overleg met de burgemeester van het desbetreffende terrein vereist.

KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart)

KNVvL 1

De ambitie tot het verminderen van geluidshinder zou generiek uitgewerkt moeten worden en niet specifiek op een enkele sector, zoals nu gesuggereerd wordt. Met betrekking tot de bescherming van stiltegebieden en de woonomgeving zijn wij van mening dat dit niet afhankelijk is van en beperkt mag worden tot een specifieke geluidsbron, maar dat dit ook gezien dient te worden als een integrale toetsing van alle geluidsdragers. KNVvL is het eens met de stelling dat stilte- en natuurbeschermingsgebieden in principe niet in aanmerking komen voor de vestiging van een luchtvaartterrein voor gemotoriseerde sporten.

Antwoord 8

Doel van de Luchtvaartnota provincie Utrecht is, om na de inwerkingtreding van de gewijzigde Luchtvaartwet, een beleidskader te hebben waaraan nieuwe ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart in de provincie kunnen worden getoetst. Dit is in een sectorale nota - uitsluitend betrekking hebbend op luchtvaart - verwoord, omdat de Structuurvisie Utrecht geen uitspraken bevat ten aanzien van de beoordeling van locaties voor luchtvaartactiviteiten (zie hoofdstuk 1, kopje vigerend beleid). Uit het feit dat nu in sectoraal beleid wordt vastgelegd dat - in stiltegebieden geen luchtvaartactiviteiten mogen worden ontplooid - mag niet de conclusie worden getrokken dat deze uitspraak geen onderdeel uitmaakt van generiek beleid ten aanzien van lawaaiproducerende activiteiten. In stiltegebieden worden alle nieuwe activiteiten die veel geluid met zich mee brengen geweerd en dat is zowel in het generieke ruimtelijke ordeningsbeleid van de provincie als in het milieubeleid van de provincie geborgd.

KNVvL 2

Het is een gemiste kans dat er in de Nota geen beleid wordt vastgesteld voor scherm-, zeil- en modelvliegen en MLA's. Aan deze voornamelijk stille burgerluchtvaartterreinen is een grote behoefte. Gevraagd wordt om ruimte te bieden voor het aanwijzen van luchthavens voor scherm- of zeilvliegen onder de noemer medegebruik, waardoor er sprake zal zijn van dubbel of gecombineerd grondgebruik.

Antwoord 9

Op zich lijkt het een goede gedachte om een terrein aan te wijzen voor genoemde vormen van "stille" luchtsport. Immers dan kunnen deze sporten structureel beoefend worden op een verantwoorde manier onder voor iedereen heldere spelregels en randvoorwaarden. Keerzijde is echter wel dat een nieuw in te richten locatie voor stille luchtsporten ruimtelijk lastig in te passen zal zijn, onder meer vanwege het grote grondoppervlak dat benodigd is en de hinder voor omwonenden die wellicht gegenereerd wordt door een toename van wegverkeer/bezoekers. Voor wat betreft het gecombineerd gebruik van een luchtvaartterrein zal - gezien de uiteenlopende aard van de luchtvaartuigen die gebruik kunnen maken en vanuit veiligheidsoverwegingen - een extra goede afstemming nodig zijn tussen de verschillende gebruikers (bijvoorbeeld door regelmatig aanwezige terreinbeheerder/havenmeester). Wij zijn van mening dat het initiatief voor een dergelijk gecombineerd gebruik moet liggen bij de terreinbeheerder en dat de provincie daar in eerste instantie geen rol in heeft.

KNVvL 3

Gemist wordt in de nota een verwijzing of bepaling ten aanzien van de categorie scherm- en zeilvliegen met hulpmotor. Deze vallen alleen wat technische eisen betreft onder de categorie Micro Light Aircraft (MLA). Vliegtechnische en operationeel zijn het zweef toestellen.

Antwoord 10

Scherm- en zeilvliegen met hulpmotor vallen even als de gemotoriseerde MLA's onder de gemotoriseerde luchtvaart. Omdat deze toestellen over het algemeen redelijk stil zijn is het de verwachting dat in de bufferzone van 2 km - mits aangetoond dat er geen invloed is op het gevoelige gebied en voldaan wordt aan de Flora- en faunawet en indien van toepassing de Natuurbeschermingswet - gestart en geland kan worden.

KNVvL 4

Het opnemen van locaties voor het starten en/of landen van luchtvaartuigen en ballonopstapplaatsen in een bestemmingsplan is van belang voor de borging van de vliegveiligheid. De Ontwerp "regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen" geeft criteria voor toetsing- en obstakelvlakken die van belang zijn voor de omgeving van een luchthaven en die eveneens opgenomen dienen te worden in een bestemmingsplan. Voor incidenteel gebruik zal een ad hoc beoordeling moeten plaatsvinden.

Antwoord 11

De Wet luchtvaart kent alleen tav luchtvaartterreinen waarvoor een luchtvaartbesluit is genomen een rechtstreekse doorwerking naar bestemmingsplannen. Met steller zijn wij het eens dat opname van de locaties die niet onder een besluit vallen, maar onder een luchthavenregeling, in het bestemmingsplan de voorkeur verdient (zie Hoofdstuk 2, par. 3, tweede alinea). Dit is echter geheel de verantwoordelijkheid van de desbetreffende gemeente.

KNVvL 5

De General Aviation (kleine luchtvaart:GA) heeft een gedragscode opgesteld om te kunnen voldoen aan de eisen van de Vogelhabitatrichtlijn in het kader van het begrip verstoring. Aanbevolen wordt in de luchtvaartnota een verwijzing naar deze gedragscode op te nemen.

Antwoord 12

Deze gedragscode is een tussen vliegers en hun organisaties afgesproken code en heeft betrekking op het overvliegen van gevoelige gebieden. Het is goed dat er zo'n code is. De bevoegdheden die op basis van de gewijzigde Wet luchtvaart naar de provincie overgaan, hebben echter betrekking op de start en landingsplaatsen van luchtvaartuigen. Bovendien is geconstateerd dat de vliegers op hun kaarten de N2000-gebieden niet hebben staan vanwege de schaal van deze kaart. De gedragscode zal in de tekst worden genoemd worden.

Wijziging

Hoofdstuk 2.3 onder Natuurbeschermingswet, Onder laatste regel

De General Aviation (kleine luchtvaart GA) heeft een gedragscode opgesteld voor alle recreatieve vliegtuigbestuurders. Hierin is opgenomen dat in principe o.a. natuurbeschermingsgebieden tijdens de vluchten zoveel als mogelijk wordt vermeden. Het betreft hier een gedragscode, die juridisch niet afdwingbaar is. Ook heeft deze code vooral betrekking op het overvliegen..

KNVvL 6

Kan de provincie stimuleren dat in gemeentelijke bestemmingsplannen terreinen voor modelvliegsport worden opgenomen?

Antwoord 13

De provincie heeft hierin geen directe bevoegdheden. Noch het ruimtelijk beleid noch het recreatieve beleid van de provincie geeft aanleiding om het aanleggen van dergelijke terreinen bij gemeenten te stimuleren.

KNVvL 7

Bij het opmaken van een luchthavenregeling voor de terreinen voor schermvliegen met hulpmotor dient het structurele karakter tot uitdrukking te komen in een zodanig aantal toegestane bewegingen dat de snorvliegsport op een veilige en verantwoorde wijze kan worden beoefend. Bepalingen ten aanzien van het in- en uitvliegen van de locatie alsmede de ligging van het circuit zouden eventuele hinder voor de omgeving kunnen voorkomen.

Antwoord 14

Bij de beoordeling van een aanvraag voor het opstellen van een luchthavenregeling zullen genoemde aspecten worden meegewogen.

KNVvL 8

Met betrekking tot Soesterberg wordt ingestemd met de opzet zoals geschetst in de nota en wordt gevraagd om een voortzetting hiervan na 2010. In dit kader brengt de KNVvL de wens naar voren voor een luchtsportcentrum per provincie op de locatie Soesterberg voor hoofdzakelijk ongemotoriseerde luchtsporten, waarbij de veiligheidscontour en de geluidscontour binnen de grenzen van het terrein zijn gelegen. Gevraagd wordt om deze mogelijkheid te onderzoeken.

Antwoord 15

Zie antwoord 9

De toekomst van vliegveld Soesterberg is vastgelegd in het Ruimtelijk Plan voor dit terrein. Een (provinciaal) luchtvaartcentrum is geen onderdeel van de voorstellen voor dit Ruimtelijk Plan en zal dat naar verwachting ook niet worden omdat een dergelijk gebruik niet inpasbaar is in de andere functies van dit terrein. Het is de bedoeling uitsluitend het bestaande gebruik door zweefvliegers mogelijk te maken. Op zich is het voor de indiener mogelijk binnen de kaders van deze nota met een locatievoorstel te komen voor zo'n provinciaal centrum.

KNVvL 9

Economische effecten: De niet op geld waardeerbare economie, zoals vrijetijdsbesteding, sport en recreatie, maakt een relatief groot deel uit van de dagelijkse tijdsbesteding van de burger. In deze nota is die kant van de economie enigszins ondergewaardeerd.

Antwoord 16

De beoogde passage betreft uitsluitend de effecten van de luchtvaart. In de nota wordt aangegeven dat de verschillende vormen van recreatieve luchtsport bijdragen aan de diversiteit van voorzieningen en ontplooiingsmogelijkheden voor de inwoners van de provincie Utrecht.

KNVvL 10

De geluidseffecten van ongemotoriseerde luchtvaart en MLA zijn beperkt of verwaarloosbaar. Voor de volledigheid zouden hier scherm- en zeilvliegtuigen met hulpmotor aan moeten worden toegevoegd.

Antwoord 17

Scherm- en zeilvliegtuigen met hulpmotor vallen juridisch gezien onder de definitie van een MLA. (zie ministeriele Regeling MLA's)

KNVvL 11

In de loop der jaren zijn vele onderzoeksrapporten gepubliceerd. De aanhaling van het rapport Waardenburg 05-190 dd 21 oktober is eenzijdig en incompleet. Daarnaast is er onderzoek van Arcadis naar de verstoring van helikopterroutes en bewegingen rond het vliegveld de Kooi en over de Eierlandse plaat. Ook bestaat er een uitgebreid en gedegen Duits onderzoek naar de effecten van zeil- en schermvliegen op de vogelpopulatie in een groot aantal gebieden.

Antwoord 18

Zoals reeds is aangegeven in de tekst van hoofdstuk 4 is ten aanzien van de effecten op vogels en andere fauna als gevolg van verstoring door vliegverkeer beperkt onderzoek aanwezig. Het aangehaalde onderzoek van Waardenburg is het meest algemene onderzoek. Daarnaast zijn er enige publicaties bekend voor specifieke locaties, zoals het genoemde onderzoek van Arcadis. Dit betreft onderzoek naar de invloed van grote helikopters in een andere natuurlijke omgeving. De desbetreffende tekst zal worden genuanceerd.

Wijziging tekst

Hoofdstuk 4, alinea boven conclusie effecten van de luchtvaart

Bij vlieghoogtes, lager dan 3000 ft (ca 100m) en op afstanden van minder dan 2 km worden verstorende effecten van bepaalde soorten vliegverkeer verwacht.

Daarnaast zijn er verschillende onderzoeken verricht naar specifieke locaties. Deze onderzoeken hebben betrekking op een specifieke locatie in een specifieke natuurlijke omgeving. Hierdoor is het lastig om algemene conclusies te trekken.

KNVvL 12

De eindconclusie dat de milieueffecten met name geluid en de effecten op vogels en andere fauna wel degelijk tot een significante belasting kunnen leiden, vereist een nuancering. Dit omdat voor ongemotoriseerde luchtvaart de effecten als beperkt en verwaarloosbaar zijn benoemd.

Antwoord 19

De desbetreffende tekst zal worden aangepast.

Wijziging tekst

Hoofdstuk 4, laatste alinea. Conclusie effecten van de luchtvaart.

Met name het geluid van de gemotoriseerde luchtvaart zal leiden tot een significant negatief effect van de omgeving waar mensen wonen en verblijven. Significante negatieve effecten kunnen eveneens optreden ten aanzien van bepaalde soorten vogels en het behoud van soorten en habitats.

KNVvL 13

De duidelijkheid zou er mee gediend zijn, indien er vaste criteria zouden komen voor het overvliegen van natuurbeschermingsgebieden en er meer eenheid zou zijn in de gebruikte terminologie om deze gebieden te duiden.

Antwoord 20

Het gaat hier om het overvliegend verkeer, hetgeen tot de competentie van de rijksoverheid behoort.

KNVvL 14

Bij de algemene uitgangspunten wordt er gesproken over het nut en de noodzaak die aangetoond dienen te worden bij een aanvraag van een luchthavenregeling die hinder voor de omgeving zou kunnen opleveren. Dit zou niet moeten gelden bij een luchthavenregeling omdat de milieueffecten binnen de contouren van het luchthaventerrein blijven. Daar komt bij dat het niet van de burger gevraagd kan worden het nut en de noodzaak van sport en recreatie aan te tonen. Bij de beoordeling van (nieuwe) aanvragen van luchtvaartterreinen voor de luchtsport zouden in principe dezelfde criteria moeten gelden als voor de aanvraag van andere sportterreinen.

Antwoord 21

Binnen de milieu- en ruimtelijke regelgeving is het heel gebruikelijk dat de eigenaar cq gebruiker aangeeft hoeveel en welke invloed van de voorgenomen activiteit of bouwplan te verwachten is voor de omgeving. In dit licht zijn wij van oordeel dat bij een aanvraag voor een luchtvaartactiviteit nut en noodzaak aangetoond moet worden. Hierbij gaat het niet om de nut of noodzaak van de sport of recreatie op zich zelf, maar meer om vragen als: waarom daar, aard, aantal en soort start- en landingsbewegingen. Deze criteria worden ook gehanteerd bij de beoordeling of een terrein aangewezen kan worden als "sportterrein".

KNVvL 15

Onduidelijk is de intentie van de arbitraire 2 km bufferzone rond de grenzen van natuurgevoelige gebieden. Deze wordt afgeraden. Als de intentie is om deze binnen deze zone slechts nader onderzoek te doen in het kader van de externe werking, dan valt dit te billijken. Dit blijkt echter niet uit de tekst.

Antwoord 22

De 2 km is inderdaad bedoeld als een bufferzone, waarbinnen start- en landingsactiviteiten in principe niet toegestaan zijn, tenzij aangetoond kan worden dat de desbetreffende activiteit geen invloed heeft op het aangrenzende gevoelige gebied.

KNVvL 16

De normstelling die in de nota wordt aangehouden, wordt gezien als te rigide, meer soepelheid zou hier niet misstaan.

Antwoord 23

In verband met het afwegen van belangen bij de beoordeling van aanvragen is de aanwezigheid van heldere normen noodzakelijk.

KNVvL 17

Het is heel goed mogelijk om tijdens het broedseizoen bepaalde activiteiten waaronder vliegen te continueren.

Antwoord 24

De Flora en faunawet is een wet die overal voor iedereen geldt. Voor de beoordeling of een activiteit - waaronder vliegen - is toegestaan, moet de aanvrager aantonen dat er geen strijdigheid is met deze wet. Indien geen overtreding van deze wet plaatsvindt is dit geen belemmering voor de betreffende activiteit. De Nota Luchtvaart zegt in feite dat men rekening dient te houden met de Flora en faunawet.

Natuur en Miefederatie Utrecht.(NMU)**NMU 1**

Het is verbazingwekkend dat de provincie Utrecht het basisbeschermingsniveau als uitgangspunt neemt en geen gebruik maakt van de eigen beleidsruimte die wordt geboden om geluidsnormen aan te scherpen.

Antwoord 25

De basisbeschermingsniveau die uit de wet voortvloeit, geldt voor de geluidscontouren. In de wet is opgenomen dat binnen de 56 dB L_{den} -contour er geen sprake kan zijn van woningen. In de Nota wordt aangegeven dat de 48 dB L_{den} -contour bij de beoordeling van aanvragen als bepalende grens wordt gehanteerd. Ook wordt een afstandseis van 500 m geïntroduceerd. Daarnaast is een norm voor de beoordeling van eenmalige starts en/of landingen opgenomen (piekniveau van max 70 cq 65 dB L_{max}). Voor de beoordeling in natuurgebieden worden in de wet in het geheel geen normen aangedragen.

NMU 2

Aangehaald wordt de situatie rond de in de EHS gelegen helihaven in Breukelen waar 6500 vliegbewegingen per jaar zijn toegestaan op basis van de huidige wetgeving. Gewezen wordt op een tweede locatie, Zandpad 37 in Breukelen naast de genoemde helihaven, waarvandaan helivluchten op meer dan incidentele basis wordt uitgevoerd.

Antwoord 26

De helihaven KNSF Breukelen is bekend en heeft een ontheffing op basis van de "oude" Luchtvaartwet voor structurele vliegactiviteiten. Bekend is dat voor de locatie Zandpad 37 op incidentele basis door de minister van Verkeer en Waterstaat ontheffingen van het start- en landingsverbod uit de Luchtvaartwet is verleend.

Indien na de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart op deze locatie vliegbewegingen gewenst zijn, zal daarvoor een aanvraag op basis van de gewijzigde wet voor moeten worden ingediend. Beoordeling zal plaatsvinden op basis van de in deze Nota neergelegde criteria.
Zie ook antwoord 79

NMU 3

Uit de nota is niet helemaal duidelijk hoe een luchtvaartbesluit- of regeling wordt vastgesteld. Op welke momenten worden burgers, provinciale en gedeputeerde staten betrokken? Is het mogelijk dat PS hun verantwoordelijkheid voor de besluiten aan GS delegeert? Ook is een nadere toelichting op het toekennen van ontheffingen is gewenst. Worden aanvragen voor deze ontheffingen bijvoorbeeld gepubliceerd zodat belanghebbenden geïnformeerd worden?

Antwoord 27

Tijdens de parlementaire behandeling van de wetwijziging is uitgebreid stilgestaan bij de rol van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten. Dit heeft geleid tot opname van artikel 8.43 en 8.64 van de Wet luchtvaart, waarin nadrukkelijk is gesteld dat Provinciale Staten hun bevoegdheden niet kunnen overdragen aan Gedeputeerde Staten.

Qua procedure is op basis van artikel 8.48 jo 8.64 van de gewijzigde Wet luchtvaart is afdeling 3.4 van de Algemene Wet bestuursrecht van toepassing verklaard. In de uitvoeringsregeling is de procedure voor het toestaan van tijdelijk en uitzonderlijk gebruik opgenomen.

NMU 4

Om inwoners te beschermen wordt gepleit om naast een geluidsnorm ook een afstandsnorm vast te leggen.

Antwoord 28

zie antwoord 1

NMU 5

De tendens is dat veel recreatieve vluchten plaatsvinden boven natuurgebieden. Gevraagd wordt een duidelijke regeling te ontwikkelen waarbij het niet mogelijk is series van incidentele vluchten te maken om een luchthavenregeling te ontduiken. Dit kan bijvoorbeeld door niet meer dan 12 vluchten in een omtrek van 10 km toe te staan. Nut en noodzaak van deze vluchten is vrijwel nihil en de hinder is fors. De onwenselijke rondvluchten boven natuur- en recreatiegebieden dienen dan ook via het starten en landen onmogelijk gemaakt worden.

Antwoord 29

Het vliegen boven natuurgebieden valt onder de bevoegdheden van de rijksoverheid. De provincie heeft uitsluitend zeggenschap over start- en landingsplaatsen.

Aan start- en landingsplaatsen voor de gemotoriseerde luchtvaart in gevoelige natuurgebieden (zie Natuurkaart, bijlage 1 van de Nota) wordt geen medewerking verleend. In de bufferzone van 2 km alleen als hiervan geen invloed is op het aanpalende gevoelige gebied. Start- en landingsplaatsen in recreatiegebieden - niet zijnde gebieden zoals aangewezen op de Natuurkaart bijlage 1 Nota - zijn in principe mogelijk.

De systematiek van de Wet Luchtvaart is dat de ontheffingen voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik gericht is op één locatie. Dit geldt zowel voor structureel gebruik van landingsplaatsen, als voor het "tijdelijk en uitzonderlijk gebruik".

NMU 6

In de praktijk blijkt handhaving zeer moeilijk te zijn. Afgevraagd wordt hoe de provincie dit vorm wil geven.

Antwoord 30

Zoals in hoofdstuk 7 is opgemerkt zal de handhaving in het kader van het beheer van de geluidsruimte veelal administratief plaatsvinden. Hiervoor zal de exploitant van de luchthaven de benodigde gegevens moeten overleggen, zoals logboek waarin de vluchtgegevens zijn opgenomen.

Aan ontheffingen die voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik worden verleend zullen voorschriften worden verbonden. Tevens zullen er, anders dan dan het beheer van de geluidsruimte, voorschriften aan de luchthavenregeling of een luchthavenbesluit worden verbonden die dienen te worden nageleefd. Er zal toezicht worden gehouden op de juiste naleving van deze voorschriften.

Indien klachten binnenkomen (over bijvoorbeeld openingstijden of types luchtvaartuigen) zal afhankelijk van de klacht altijd een toezichthouder ter plaatse komen om de situatie te beoordelen.

NMU 7

De ontwikkelingen omtrent vliegveld Hilversum baren de NMU grote zorgen. Op welke wijze wil de provincie Utrecht haar invloed uit blijven oefenen? Kan de provincie Utrecht aangeven op welke wijze men wil opereren als de bevoegdheden voor het nemen van een luchthavenbesluit grotendeels in de handen van Noord-Holland liggen?

Antwoord 31

Op basis van de gewijzigde Wet luchtvaart zijn provinciale staten van Noord-Holland bevoegd tot het vaststellen van een luchthavenbesluit ten behoeve van het vliegveld Hilversum. Indien het beperkingengebied dat daaruit voortvloeit gedeeltelijk is gelegen op het grondgebied van de provincie Utrecht dan is voor het vaststellen van een wijziging in dit beperkingengebied de instemming van de provincie Utrecht vereist (artikel 8.63 van de Wet luchtvaart).

Daarnaast zijn Gedeputeerde Staten van Utrecht lid van de Commissie Regionaal overleg voor het vliegveld Hilversum. In dit kader worden de Utrechtse belangen behartigd.

Gemeente Amersfoort

Gemeente Amersfoort 1

In het overzicht op tabel 3 van de ballonopstapplaatsen ontbreekt het particuliere ballonopstapplaats Genestetlaan 7-9 in Amersfoort

Antwoord 32

Deze zal in de tabel en op de kaart worden opgenomen

Wijziging tabel 3

Opname Genestetlaan 7-9

J.S. de Waard

J.S. de Waard 1

Gevraagd wordt naar de verdere procedure voor het terrein aan de Oostkanaaldijk 6 te Loenen aan de Vecht.

Antwoord 33

Op basis van het overgangsrecht moeten Provinciale Staten binnen 1 jaar na in werkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart een besluit nemen omtrent een luchthavenregeling voor dit terrein.

Ten behoeve van de vast te stellen luchtvaartregelingen en besluiten zullen wij een procedurele provinciale verordening vaststellen. Op dit moment is nog in voorbereiding een ministeriele Regeling, waarin de eisen van het rijk ten aanzien van de te volgen procedure nader zijn uitgewerkt. In deze nog vast te stellen provinciale Verordening wordt aangegeven welke procedure nodig is voor luchthavenregelingen en luchthavenbesluiten. Hier komen ook de indieningsvereisten in te staan etc. Het concept van deze Verordening zal na verwachting eind dit jaar gereed zijn. Op de totstandkoming van deze Verordening is op basis van artikel 147 van de Provinciewet, artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Wijziging tekst

Invoegen bij hoofdstuk 6: Overgangsrecht

Op basis van de gewijzigde Wet luchtvaart blijven de huidige aanwijzingen op grond van artikel 18 Luchtvaartwet, BIGNAL-besluiten en de ontheffingen op grond van artikel 14, tweede lid, onder b, van die wet nog gedurende een korte periode in stand. In de provincie Utrecht zijn uitsluitend terreinen met een BIGNAL besluit, dan wel een ontheffing op grond van artikel 14, tweede lid onder b van de Wet luchtvaart gelegen.

Voor deze terreinen moet binnen een jaar na de inwerkingtreding een luchthavenregeling worden vastgesteld. Indien de 48 L_{den} geluidscontour gelegen is buiten het luchtvaartterrein, dan is een luchthavenbesluit noodzakelijk. Hiervoor geldt dat provinciale staten binnen een periode van 2 jaar een luchthavenbesluit moeten hebben vastgesteld.

Tot het moment dat dit luchthavenbesluit is genomen blijft de handhaving van het besluit door het provinciaal bestuur beperkt tot de handhaving van het aantal vliegbewegingen dat in de BIGNAL – besluiten of ontheffingen is opgenomen.

De wet bevat geen overgangsrecht voor start- en landingsplaatsen voor luchtvaartuigen, waarvoor onder de oude regelgeving geen BIGNAL besluit, dan wel een ontheffing ex artikel 14, tweede lid, onder b vereist was (ballonopstapplaatsen, schermvlieglocaties etc.

Bij de omzetting van de BIGNAL besluiten en de ontheffingen zullen wij het bestaande gebruik van de luchthaven als uitgangspunt nemen. Ook zullen de mogelijkheden die het desbetreffende bestemmingsplan biedt voor die locatie bij de besluitvorming worden betrokken.

Stichting Helihinder Utrecht (SHHU)

SHHU 1

Het stappenplan geeft niet aan of de gevraagde vergunning leidt tot een luchtvaartregeling dan wel besluit en wanneer de inspraakmomenten voor hinderaspecten en schade van burgers en bedrijven zijn.

Antwoord 34

Het stappenplan is opgenomen als een samenvatting van de te doorlopen beslissingen. In de tekst is een uitgebreide toelichting opgenomen. De vraag of luchthavenregeling dan wel besluit van toepassing is, is afhankelijk van de grens van het luchthavengebied en ligging van de 48 L_{den} geluidscontour en de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour. Dit vloeit voort uit de Luchtvaartwetgeving.

Voor wat betreft de procedure is hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard. Daarboven is op basis van artikel 12.1 van de Wet luchtvaart beroep bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State mogelijk tegen besluiten van provinciale staten tot vaststelling van een luchthavenregeling en een luchthavenbesluit.

Wijziging in tekst:

Zie antwoord 33

SHHU 2

De definitie van 12 x vliegactiviteiten ontbreekt en kan leiden tot onbedoelde effecten: 12 vliegbewegingen of 12 vliegdagen of 12 vliegmaanden of 12 vergunningen voor 100 uur vliegen. De nota en het stappenplan dient duidelijk te maken hoe een aanvraag voor een tijdelijke helihaven wordt beoordeeld om oneigenlijk gebruik voor het aanvragen van een permanente vergunning voor een structurele haven met een zwaardere toetsing te omzeilen.

Antwoord 35

In de tekst van de Wet luchtvaart wordt gesproken over tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Dit is anders dan in de huidige luchtvaartregelgeving, waarbij sprake is van incidenteel gebruik. Om landelijk enige uniformiteit te bewerkstelligen in de interpretatie van het begrip “tijdelijk en uitzonderlijk gebruik” is in interprovinciaal overleg de afspraak gemaakt dat voor een terrein dat op meer dan **12 dagen** per jaar

gebruikt wordt of zal gaan worden voor luchtverkeer met een of meer luchtvaartuigen het tot stand brengen van een luchthavenregeling dan wel -besluit voor dat terrein nodig is. Op die manier wordt - ook aansluitend bij de ontstane praktijk m.b.t. afwijking van het normale gebruik van een inrichting in de milieuvergunning - door de provinciebesturen bevorderd dat voor een dergelijk meer structureel gebruik een structurele afweging van belangen wordt gemaakt (zie voetnoot 18 van de Nota bij hoofdstuk 5).

Wijziging tekst

Aanpassing stappenschema ipv 12 x vliegen 12 vliegdagen

SHHU 3

Voor incidentele vluchten is de L_{den} ontoereikend omdat dit een jaargemiddelde is. In plaats hiervan dient de momentele piekbelasting maatgevend te zijn. De grootte L_{den} wordt verkeerd gebruikt door naar een jaargemiddelde te gaan. L_{den} is voor piekbelastingen totaal ongeschikt (ref NLR). Aan de L_{den} niveau wordt snel voldaan en er wordt geen rekening gehouden met de gevolgen van de moderne 24 uren economie. Dit moet in de nota benoemd worden.

Antwoord 36

In de beleidsnota is voor de realisatie van nieuwe luchthavens genoemd de 48 dB L_{den} -contour en een maximale piekniveaubelasting van 65 dB, resp 70dB L_{max} (dag/avondperiode). Hoe grenswaarden in L_{den} en de L_{den} -contouren moeten worden berekend en bepaald is vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens.

De L_{den} waarde is voor het beoordelen van tijdelijk en uitzonderlijk gebruik niet geschikt. Dus ligt het in de rede dat voor de beoordeling daarvan de L_{max} waarden wordt genomen.

SHHU 4

Cumulatie van bestaande hinder dient meegenomen te worden. Helihavens zijn vaak gewenst in bewoonde gebieden met veel economische bedrijvigheid, waar de cumulatieve geluidsbelasting reeds hoog is en waar nu routes langs geprojecteerd kunnen worden. Hiervoor wordt verwezen naar de geluidsbelastingkaarten volgens Europese regelgeving. Deze kaarten zijn niet aanwezig voor luchtvaartoverlast en de provincie gaat er ook helemaal niet op in. Verwezen wordt naar het doel van het actieplan omgevingslawaaai 2015 van de provincie Utrecht.

Antwoord 37

Zie antwoord 1 en 5

De provincie Utrecht heeft voor haar - bronnen in case provinciale wegen - geluidbelastingkaarten opgesteld. Basis hiervoor is de Europese Richtlijn omgevingslawaaai. Hierop is uitsluitend het wegverkeer van provinciale wegen aangegeven. Het actieplan van de provincie Utrecht gaat dan ook uitsluitend over provinciale wegen.

Daarnaast moeten de gemeenten die in een stedelijke agglomeratie liggen eveneens geluidskaarten opstellen. Hier gaat het wel om verschillende bronnen nl wegverkeer, sloopweglawaai, industrielawaai en ook luchthavens. In de gemeentelijke geluidskaarten wordt de cumulatie dan wel zichtbaar gemaakt.

SHHU 5

De Luchtvaartnota van het rijk is voor de provincie Utrecht relevant omdat de cumulatie van rijks en provinciaal beleid kan leiden tot ernstige overlast die bij het afzonderlijk in ogenschouw nemen van hetzij rijks- hetzij provinciaal beleid niet tot uitdrukking komt c.q. kan komen. Het lijkt raadzaam dat de provincie het totale aantal vliegbewegingen - met name voor helikopters - maximeert als normgevend. Dit te beginnen met een nulmeting voor helikopters, gesplitst in HEMS, SAR en overig.

Antwoord 38

De nieuwe Wet luchtvaart voorziet alleen in een decentralisatie van bevoegdheden ten aanzien van luchthavens en niet in decentralisatie van bevoegdheden van vliegroutes. Deze bevoegdheden blijven bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Cumulatie van vliegverkeer, afkomstig van luchthavens van nationale betekenis, is vanwege verschillen in vlieghoogte en de kans van gelijktijdig overvliegen minder relevant.

Het maximaliseren van het aantal vliegbewegingen van een luchthaventerrein zal in het desbetreffende luchthavenbesluit dan wel -regeling worden bepaald door het vastleggen van de L_{den} -contour en de handhavingpunten met een grenswaarde voor de geluidsbelasting. Deze begrenzen de geluidsruimte vanwege het vliegverkeer.

SHHU 6

De tamelijk vrijblijvende inspanning ten aanzien van hinder door overvliegende vliegtuigen in het luchtruim boven Utrecht dient - volgens reclamanten te vervangen worden door o.a. het afsluiten van convenanten - het opstellen van gedetailleerde procedures en een inspanningsverplichting voor een duurzame omgevingskwaliteit.

Antwoord 39

Zie antwoord 38 en via deelname aan het CROS (Commissie Regionaal Overleg Schiphol) blijven wij bepleiten dat vermijdbare hinder door overvliegende vliegtuigen wordt voorkomen en dat vliegtuigen niet over stiltegebieden vliegen.

SHHU 7

De nota dient in te gaan op de veiligheidsrisico's van helikopters als potentiële ontstekingsbron en vliegende brandstofreservoirs in de nabijheid van (BRZO) bedrijven met bijvoorbeeld explosiegevaarlijke bedrijfsprocessen. De nota houdt foutief geen rekening met het neerstortrisico (brandstofreservoir, ontstekingsrisico) op ex gevaarlijke BRZO bedrijven. Bedrijven kunnen schadevergoeding claimen bij de vergunningverlener van helihavens indien zij in hun bedrijfsvoering worden beperkt. De Nota dient aan te geven waar de overheid, burger en bedrijf juridisch verhaal kunnen halen bij gezondheids en of economische schade. Met name omdat helikoptervliegen boven dichtbevolkte gebieden bij calamiteiten zeker tot incidenten met meerdere slachtoffers leidt.

Antwoord 40

Bij de beoordeling van een locatie voor een luchtvaartterrein zullen alle omgevingsfactoren worden betrokken. Een element hiervan is de aanwezigheid van een BRZO bedrijf. Voor het plaatsgebonden risico zijn voor de bedrijfsmatige activiteiten specifieke normen geformuleerd. Dit wordt berekend met behulp van rekenmodellen. Deze zijn gebaseerd op statistische ongevalgegevens van representatieve vliegtuigtypes en luchthavens. Binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour geldt een nieuwbouwverbod van woningen en andere kwetsbare bestemmingen en kantoren. Met de handhavingpunten voor geluid wordt het vliegverkeer op een luchtvaartterrein begrensd zowel in aantal als in verdeling over de omgeving. Deze grens werkt ook door op de beperking van externe veiligheid.

In het kader van de uitvoering van de gewijzigde Wet luchtvaart wordt er door het RIVM een rekenmethodiek opgesteld voor de bepaling van de risico's voor de omgeving ten gevolge van activiteiten op luchtvaartterreinen (inclusief helikopterhavens). Dit model krijgt de naam "GEVERS. Voor wat betreft de veiligheidsrisico's van onveilige helikopters wordt tenslotte vermeld dat voor het gebruik van luchtvaartuigen in Nederland een bewijs van luchtwaardigheid van de minister van Verkeer en Waterstaat is vereist. Deze wordt alleen verstrekt indien wordt voldaan aan alle veiligheidseisen.

Ten aanzien van de juridische aspecten gelden de normale regels voor aansprakelijkheid, nadeelcompensatie e.a.

SHHU 8

De Nota dient aan te geven in welke situaties een luchthavenregeling voor helihavens moet worden opgesteld.

Antwoord 41

Zie antwoord 34. Dit is omschreven in hoofdstuk 2.2

SHHU 9

In het stappenschema worden andere, zwaardere normen gesteld dan in hoofdstuk 2.2 onder het kopje milieunormen voor geluid en externe veiligheid.

Antwoord 42

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de normen die in de Wet luchtvaart zijn opgenomen ten aanzien van geluid en externe veiligheid. Provinciale Staten kunnen naar eigen inzicht desgewenst aanvullende regels stellen - of van een groter gebied met ruimtelijke beperkingen uitgaan - dan waartoe zij op grond van de Wet luchtvaart verplicht zijn. Dit komt in hoofdstuk 5 aan de orde. In het stappenschema is een samenvatting hiervan opgenomen.

SHHU 10

Handhaven en handhavingspunten lijken zeer zinvol. Echter in de provinciale Nota ontbreken de criteria op basis waarvan de provincie gaat handhaven en de relatie tussen genoemde getallen en de locatie van de handhavingspunten. Voor helikopters is het aanbrengen van een enkel handhavingspunt zinloos omdat ze elke route willen kunnen kiezen ivm de windrichting en ontwijkingsgedrag van de piloot in de rede ligt.

Antwoord 43

In het luchthavenbesluit worden grenswaarden - in ieder geval voor geluid - vastgelegd. Daarnaast worden er regels opgenomen ten aanzien van bijvoorbeeld openstelling of om hinder voor de omgeving te voorkomen. Binnen de vastgelegde milieugebruiksruimte kan de luchthaven gebruikt worden. De wet verplicht de geadresseerde van de regel om zich aan die regel te houden.

Bij overschrijding van een grenswaarde kunnen gedeputeerde staten een maatregel opleggen.

In het luchthavenbesluit moet in ieder geval ten minste een handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidsbelasting op elke locatie waar de woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 L_{den}. Dit minimumvereiste is vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens (concept augustus 2009).

Provinciale Staten kunnen naar eigen inzicht desgewenst aanvullende regels stellen of van een groter gebied met ruimtelijke beperkingen uitgaan, waartoe zij op grond van de regelgeving verplicht is.

In de ontwerp Luchtvaartnota provincie Utrecht is aangegeven dat er binnen de 48 L_{den}-contour geen woningen mogen liggen. Dit betekent dat de handhavingspunten hierop afgestemd zullen worden. Ook zullen voor luchthavenregelingen handhavingspunten worden opgenomen.

Waar nodig zal dit in de tekst worden verduidelijkt.

Wijziging tekst hoofdstuk 7 invoegen:

Daarnaast zullen wij in de luchthavenbesluiten en -regelingen handhavingspunten opnemen op die locaties die als geluidgevoelig kunnen worden aangemerkt.

Het beheer van de geluidsruimte en mogelijk ook de toegestane externe veiligheidsrisico's en lokale luchtverontreiniging, geschiedt door middel van rapportage door de exploitant aan de provincie aan de hand van de daartoe ontwikkelde computermodellen. Deze rapportages zullen worden gevalideerd en geverifieerd. Daarnaast is veldtoezicht nodig op fysieke handelingen welke tot overtreding kunnen leiden. Op basis van de Regeling burgerluchtvaart is de exploitant verplicht gegevens rondom de exploitatie van de luchthaven (vluchtgegevens, tijdstip van vliegen, routepad etc) vast te leggen en aan het bevoegd gezag aan te leveren.

SSHU 11

Een kaart met gebruiksbeperkende contouren ontbreekt evenals de wijze waarop de provincie Utrecht de benadeelden schadevergoeding denkt te gaan verlenen.

Antwoord 44

Op basis van de oude "Wet luchtvaartwet" zijn geen normen vastgelegd om bestaande luchtvaartterreinen, tenzij deze zijn aangewezen in de Wet luchtvaart. Onder het nieuwe regiem gelden

voor alle structurele luchthavens eisen ten aanzien van het milieu. Om deze reden is op dit moment geen kaart met vigerende geluidsbeperkende contouren op te stellen.

Wij hebben het standpunt dat nieuwe luchtvaartactiviteiten per saldo niet tot een verslechtering van de leefomgeving mogen leiden. Met dit beleid beoogt de provincie geen medewerking aan luchtvaartactiviteiten te verlenen die aantoonbare schade op kunnen leveren. Wetgeving omtrent schade is vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht en in het Burgerlijk Wetboek.

SSHU12

Wordt een eendenkooi, koi siervijver, mezenkastje etc en een boerenbedrijf als vogelaantrekkelijk beschouwd cq verboden? Waar wordt dit verduidelijkt?

Antwoord 45

Uiteraard worden deze voorbeelden niet bedoeld bij de opsomming van zones in een luchthavenbesluit. Met vogelaantrekkende bestemmingen (zoals vastgelegd in een bestemmingsplan) worden grootschalige elementen bedoeld waar veel vogels verwacht mogen worden. Er zijn niet veel bestemmingen denkbaar - die per definitie zouden leiden tot veel vogels - die gevaar opleveren voor de vertrekkende en landende luchtvaartuigen. Maar indien binnen bestemmingen als water, agrarisch en bos grote groepen vogels zich voor langere tijd gaan ophouden dan zal van de desbetreffende beheerder gevraagd kunnen worden de vogels te verjagen (mits dit toegestaan vanuit andere wetgeving en noodzakelijk is voor de veiligheid van de vlieger). Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om grote groepen ganzen, zwanen ed. en broedkolonies van soorten als roek, blauwe reiger en aalscholver.

SSHU 13

In de luchthavenregeling moeten eisen ivm externe veiligheid worden opgenomen ten aanzien brandstofopslag, startpermissie met een goedgekeurd cq goed onderhouden vaartuig, nabriefing, lokaal reglement voor opstijgen en aanvliegen, cq signalering. De vraag is ook hoe de inspectie op onderhoud wordt geregeld.

Antwoord 46

Indien er sprake is van brandstofopslag dan valt dit onder de werking van de Wet milieubeheer. Hierin zijn of worden o.a. veiligheidseisen opgenomen.

De overige aangehaalde zaken zijn luchtvaarttechnische aspecten. Deze zijn geregeld in de Luchtvaartwet en in de Wet luchtvaart en vallen buiten de bevoegdheden van de provincie.

SSHU 14

De Nota moet duidelijk aangeven of de gemeente uit moet gaan in het bestemmingsplan van een luchthavenregeling of van een luchthavenbesluit. De Nota is onduidelijk over wie beperkingen stelt en waaraan/waarin.

Antwoord 47

Bepalend of een luchthavenregeling, dan wel een luchthavenbesluit aan de orde is, is de ligging van de geluidscontour en de externe veiligheidscontour. Zie antwoord 34.

Ten aanzien van de beperkingen gelden in gebieden rond luchthavens op grond van (inter)nationale regels beperkingen aan het gebruik van de gronden. Deze beperkingen zijn noodzakelijk voor het veilig gebruik van een luchthaven door het luchthavenverkeer. Als voor een luchthaven een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld dan maken de gronden waar deze beperkingen gelden deel uit van het beperkingengebied. Het gaat in de eerste plaats om hoogtebeperkingen. Daarnaast gelden er diverse beperkingen die ervoor zorgen dat de vliegveiligheid anderszins niet in gevaar wordt gebracht zoals beperkingen ten aanzien van bestemmingen die apparatuur voor radiocommunicatie, navigatie en plaatsbepaling verstoren of die vogels aantrekken. In het bestemmingsplan waarin de luchthaven is/wordt opgenomen zal rekening gehouden moeten worden met die beperkingen.

SSHU 15

De provincie Utrecht kan in Europa negatief worden geschetst als vestigingsklimaat voor medewerkers van internationale bedrijven door de hinder van de toe te stane luchtvaart. Hier valt in analogie te denken aan de negatieve fijn stof publiciteit in 2008.

Antwoord 48

Hierover zijn geen gegevens beschikbaar op basis waarvan dit gesteld kan worden. Wel is bekend dat de regio rond om Schiphol bekend is vanwege het aantrekkelijke vestigingsklimaat (ondanks de aanwezigheid van een grote luchthaven).

SSHU 16

Niet uitgesloten is dat het geringe aantal klachten over de kleine en recreatieve luchtvaart te wijten is aan het niet bekend zijn met, cq het ontbreken van meldingspunten.

Antwoord 49

Er bestaat een provinciale milieuklachtentelefoon (0800-0225510). Dit nummer is 24 uur per dag, zeven dagen in de week bereikbaar voor dringende klachten. Er is altijd een toezichthouder paraat om - indien een klacht binnenkomt - ter plaatse de situatie te beoordelen en eventueel handhavend op te treden. Voor minder acute klachten bestaat tevens een milieuklachtenformulier. Dit formulier is te downloaden via onze website. Het nummer van de milieuklachtentelefoon is redelijk tot goed bekend bij de burger.

SSHU 17

In de conclusie van hoofdstuk 4 ontbreekt foutief de beschreven en de te verwachten geluidshinder voor mensen; hierdoor wordt geen recht gedaan aan de eerder genoemde "People" in de reeks "People, Planet, Profit".

Antwoord 50

De conclusie zal op dit punt verduidelijkt worden.

Wijziging tekst:

Ipv "Milieueffecten, met name geluid," Met name het geluid van de gemotoriseerde luchtvaart zal leiden tot een significant negatief effect van de omgeving waar mensen wonen en verblijven. Significante negatieve effecten kunnen eveneens optreden ten aanzien van bepaalde soorten vogels en het behoud van soorten en habitats

SSHU 18

De huidige situatie in het luchtruim is niet in kaart gebracht, noch incidenteel, noch cumulatief en dient eerst onderzocht te zijn alvorens enige vergunning voor extra heli's kan worden afgegeven.

Antwoord 51

Zie ook antwoord 38

Deze vraag pretendeert dat de provincie Utrecht invloed heeft op het totaal aantal vliegbewegingen in het Utrechtse luchtruim. Het aantal vliegbewegingen op Schiphol bedraagt ca 500.000. Hiervan is niet exact te voorspellen hoeveel daarvan, op welke locatie in de provincie Utrecht en op welke hoogte deze luchtvaartuigen overvliegen. Het in kaart brengen van de huidige situatie wordt daarom niet zinvol geacht.

SSHU 19

Getoetst moet worden of uitvoering van wettelijke taken (trauma-, politie-, brandweer- en SAR-helikopter) op een minder overlast veroorzakende manier uitgevoerd kan worden. Daarnaast is het aantal traumavluchten die in een jaar gemaakt worden niet te plannen.

Antwoord 52

Het betreft hier de inzet van helikopters met een maatschappelijke noodzaak. Bij de beoordeling van een luchthaventerrein die bedoeld is als structurele start- en landingsplaats - waar vandaan deze hulpdiensten opereren - zal naast de maatschappelijke noodzaak ook het aspect “overlast voor de omgeving” meegewogen worden.

SSHU 20

Gevraagd wordt hoe het overgangsbeleid er uit ziet na het definitief worden van de Nota.

Antwoord 53

Zie antwoord 33

Wijziging

Toevoegen stuk overgangsrecht: .zie antwoord 33

SSHU 21

Naar aanleiding van de introductie van de bestuurlijke boete, wordt gevraagd hoe hoog de boete is, wie de hoogte bepaalt en wie hem oplegt en wat er met het boetegeld wordt gedaan. De boete moet in verhouding staan tot de economische schade en de maatschappelijke schade die veroorzaakt wordt, zodat geen herhaling te verwachten is.

Antwoord 54

Op basis van artikel 11.23 van de gewijzigde Wet luchtvaart zijn Gedeputeerde Staten bevoegd om bij overtreding een bestuurlijke boete op te leggen. De hoogte van deze boete is afhankelijk van aard en frequentie van de overtreding. De Wet luchtvaart (artikel 11.16) geeft de maximum hoogte van de door Gedeputeerde Staten op te leggen boete.

SSHU 22

Het RBLM laat in het midden of een MER c.q. milieuvergunning noodzakelijk is en blijft voor helihavens en deze nota doet hetzelfde. Zonder MER of milieuvergunning is regulering van bijvoorbeeld vliegtijden en het aantal vliegbewegingen niet vanzelfsprekend waardoor ongeregelde groei mogelijk is. Hierin zou de provincienota duidelijker moeten zijn door maximeringen af te spreken en overlegstructuren met bewoners te faciliteren.

Antwoord 55

Naar aanleiding van de wijziging van de Wet luchtvaart heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een ontwerp Besluit tot aanpassing van onder andere het besluit milieueffectenrapportage 1994 gepubliceerd. Onder de MER regeling vallen uitsluitend luchthavens met een start- of landingsbaan van 1800 c.q. 1000 m of meer. In hoofdstuk 2.3 is aangegeven op welke terreinen de Wet milieubeheer van toepassing is. In het Luchthavenbesluit, dan wel de Luchthavenregeling kunnen provinciale staten het maximaal aantal vliegbewegingen, vliegtijden, geluidsbelasting op handhavingspunten etc. vastleggen.

Voor wat betreft de overlegstructuren, indien er sprake is van een Luchthavenbesluit, is de instelling van een commissie regionaal overleg voor de betreffende luchthaven verplicht. Indien daartoe aanleiding is kunnen provinciale staten ook bij de vaststelling van een luchthavenregeling besluiten tot het instellen van een Commissie voor regionaal overleg. Dit kan op verzoek van de gemeente of als Provinciale Staten dit zelf wenselijk achten. Hierover is een stuk tekst opgenomen.

Wijziging hoofdstuk 6 invoegen

Commissie Regionaal overleg

*Provinciale Staten stellen op basis van de Wet luchtvaart voor iedere luchthaven van regionale betekenis waarvoor vaststelling van een **luchthavenbesluit** vereist is, een commissie regionaal overleg luchthaven in. De commissie heeft een onafhankelijke voorzitter en heeft tot taak om door overleg tussen de betrokkenen – in ieder geval gemeenten waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen, de exploitant van de luchthaven, de verlener van de luchtverkeersdienstverlening voor*

*zover op de luchthaven van toepassing, en omwonenden van de luchthaven – een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. In voorkomende gevallen stellen Provinciale Staten nadere regels vast voor de taak, de samenstelling en de werkwijze van de commissie. Indien daartoe aanleiding is, kunnen provinciale staten ook bij de vaststelling van een **luchthavenregeling** besluiten tot het instellen van een commissie voor regionaal overleg voor de betrokken luchthaven. Dit kan op verzoek van burgemeester en wethouders van de gemeente, waarin de luchthaven is gelegen of indien Provinciale Staten dit zelf wenselijk achten.*

SSHU 23

In woongebieden wordt slechts als eis gesteld dat de 48 L_{den} norm niet mag worden overschreden. Dit is een veel te geringe eis. In Zuid-Holland wordt bijvoorbeeld een afstandseis van 500 m aangehouden.

In de 48 dB L_{den} norm zouden ook de overige bronnen zoals overkomend vliegverkeer van Schiphol en andere luchthavens en weg- en railverkeer moeten worden meegeteld

Antwoord 56

Zie antwoord 1

SSHU 24

In hoofdstuk 2.2 wordt gesteld dat voor een MLA kan worden volstaan met een luchthavenregeling, omdat de geluids- cq risicocontour binnen de luchthaven valt. Gezien het geluid dat vele MLA's kunnen produceren hoeft dat niet altijd het geval te zijn.

Antwoord 57

Artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens geeft aan dat o.a. voor MLA terreinen een luchthavenregeling volstaat.

Gemeente Rhenen

Gemeente Rhenen 1

Vanwege de vele negatieve milieueffecten en de ligging in het Natura 2000 gebied kan het terrein op de veerwei aan de Veerweg vervallen.

Dit laatste geldt ook voor de luchtballonopstapplaats ter plaatse van het “trapveldje”. De locatie wordt hooguit enkele keren per jaar gebruikt en heeft zeker geen structureel karakter.

Antwoord 58

De ballonopstapplaats locatie Trapveld zal worden geschrapt. Van het helikopterterrein op de veerwei aan de Veerweg is geconstateerd dat hier op incidentele basis gebruik van wordt gemaakt. Er kan dan ook geen aanspraak worden gemaakt op het overgangsrecht. Bij de beoordeling of deze locatie geschikt is zullen de door de gemeente genoemde negatieve milieueffecten (geluidsoverlast, verstoring fauna, ligging Natura 2000 gebied) een rol spelen.

Wijziging tekst + kaartje

Aanpassing overzicht

Hoofdstuk 3, tabel 3 verwijderen locatie “trapveldje”.

Gemeente Rhenen 2

De luchtballonopstapplaats ter plaatse van de veerwei aan de Veerweg zal worden opgenomen in het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat voor dit bestaande gebruik geen aanvullende (natuur)onderzoeken noodzakelijk zijn.

Antwoord 59

Ten behoeve van het vaststellen van een luchthavenregeling voor dit terrein zal de ligging van dit terrein worden meegewogen. In dit kader zal ook naar het aspect “Natuur” worden gekeken.

Indien een bestemming opgenomen wordt in het nieuwe plan die meer ruimte biedt dan het vigerende plan en het terrein ligt in of nabij de groene contour dan zal een nee tenzij-onderzoek conform de regels van de Provinciale Structuurvisie cq. de komende Provinciale Verordening Ruimte verricht moeten worden.

Amsterdamse Club voor Zweefvliegen (ACvZ)

ACvZ1

In het kader van de herontwikkeling van de voormalige vliegbasis zal de terreingrens, inclusief de daarbinnen gelegen start- en landingsgebieden en de zich buiten het terrein uitstreckende in- en uitvliegsectoren, opnieuw worden vastgesteld. Dit impliceert een herziening c.q. opnieuw vaststellen van een luchthavenregeling. De inkadering hiervan is zorgvuldig afgestemd met de betrokken partijen. Op basis van de Nota is ongemotoriseerd vliegverkeer niet toegestaan gedurende het broedseizoen in verband met mogelijke verstoring van broedvogels. Dit betekent dat zweefvliegen op basis van deze bepaling niet mogelijk zou zijn. Daarnaast heeft de ACvZ toestemming om jaarlijks 1000 gemotoriseerde vliegbewegingen te maken met als doel zweefvliegtuigen in de lucht te brengen. Ook dit wordt in de toekomst op basis van de Nota niet meer toegestaan.

Voorgesteld wordt de zweefvliegactiviteiten niet onverkort te toetsen aan het in de Nota opgenomen beleidskader voor nieuwe en/of bestaande situaties. Dit kan door òf in de Nota een uitzonderingsbepaling op te nemen waar het de bestaande situatie van de AcvZ betreft (inclusief de definitieve locatie) òf als alternatief de genoemde locaties geen deel uit te laten maken van de EHS of soortgelijke gebieden.

Antwoord 60

Ook voor het terrein op Soesterberg geldt dat de Flora en faunawet altijd van toepassing is. Deze wet geeft bescherming aan vogels en daar moet aan voldaan worden. Deze wet gaat boven een nota of een ruimtelijk plan. In het algemeen is onze verwachting dat de beperkingen voor het vliegen in het broedseizoen beperkt zullen zijn omdat de starts en landingen plaatsvinden op het vaker gemaaide gedeelte van de schrale graslanden. Door dat intensiever maaien zal dit terreindeel weinig geschikt zijn voor broedvogels. Op grond van de ervaringen tot dusverre is de verwachting dat vogels die in het als natuur beheerde grasland gaan broeden zich weinig zullen aantrekken van de opstijgende en landende zweefvliegtuigen op de landingsstrip. Mits uiteraard de activiteiten en betreding ook beperkt blijft tot die strip.

Wij zien dan ook geen reden voor de ACvZ een uitzondering te maken op de Nota. Het niet langer begrenzen als EHS is niet aan de orde (en nodig).

ACvZ 2

In het kader van de veiligheid mag het gras op de zweefvliegstrip niet langer zijn dan 15 cm. Dit is vastgelegd in regelgeving. Dit betekent dat vanaf begin mei tot eind augustus afhankelijk van de weersomstandigheden gemaaid moet worden. Dit levert eveneens strijdigheid met de Flora- en Faunawet.

Antwoord 61

Zie antwoord 57. Bovendien geldt voor regulier beheer dat dit toegestaan is en blijft binnen de Flora- en faunawet.

Platform bewonersvereniging Leidsche Rijn

Platform bewonersvereniging Leidsche Rijn 1

Bewoners van Leidsche Rijn maken zich -na het bekijken van de natuurkaart (bijlage 1 van de Nota) - zorgen over het feit dat hun wijk juist ligt in het westelijk deel van de gemeente Utrecht dat door de provincie wordt aangemerkt als mogelijke vestigingsplaats voor luchthavens. In de “grijze”gebieden op de Natuurkaart geldt slechts de eis van 48 dB L_{den} , hetgeen een jaargemiddelde is.

Antwoord 62
Zie antwoord 1 en 36

Platform bewonersvereniging Leidsche Rijn 2

In de L_{den} moeten ook de overige bronnen - zoals overkomend vliegverkeer van Schiphol en andere luchthavens en weg- en railverkeer - worden meegeteld. Dit kan ook ondervangen worden door een minimumeis op te nemen.

Antwoord 63
Zie antwoorden 5, 28 en 40

Platform bewonersvereniging Leidsche Rijn 3

Het verbaasd reclamant in de nota te lezen dat er in het Amaliapark in Leidsche Rijn een luchthaven voor ballonnen is, of zal worden gevestigd. Het had logischer geleken dat dit in Leidsche Rijn park zou zijn. Het Amaliapark is gezien de aangrenzende hoge bebouwing niet de meest geschikte plek.

Antwoord 64
De kaart met het overzicht van luchthavens in de provincie Utrecht is gebaseerd op basis van een inventarisatie op basis van ambtelijk door de gemeente verstrekte gegevens. Bij het opstellen van een eventuele luchthavenregeling voor genoemde locatie zal het aspect van aangrenzende bebouwing worden betrokken.

Belangengroep Huidige bewoners Langerak en Parkwijk

Belangengroep Huidige bewoners Langerak en Parkwijk 1

Uit de Nota blijkt dat bij de beoogde gebieden het gebied in en rond Leidsche Rijn staat aangegeven. Hierbij wordt voorbijgegaan aan de cumulatie van hinder die dit alles met zich mee zal brengen. Ook bestaat het gevaar van botsingen in de lucht, dat in dit geval in een dicht bevolkt gebied zou zijn.

Antwoord 65
Zie antwoorden 5 en 40.
Met het stellen van technische eisen aan luchtvaartuigen en eisen ten aanzien van de piloot wordt het gevaar van botsingen in de lucht zo klein mogelijk gemaakt.

Belangengroep Huidige bewoners Langerak en Parkwijk 2

Verbazing wordt uitgesproken over het feit dat gemeenten binnen één jaar besluiten moeten uitvoeren, terwijl Gedeputeerde Staten aangeven dat zij zich niet met besluiten van een gemeente mag bemoeien.

Antwoord 66
In de Wet luchtvaart is geregeld dat gemeenten een door Provinciale Staten vastgesteld luchthavenbesluit binnen één jaar na de vaststelling van dat besluit de ruimtelijke consequenties in een bestemmingsplan moeten opnemen. Hiermee vindt een directe doorwerking plaats en is een goede uitvoering gewaarborgd.

Belangengroep Huidige bewoners Langerak en Parkwijk 3

Hoe is de verdere procedure aangaande de nota Ontwerp van de Luchtvaart voor de provincie Utrecht?

Antwoord 67
Op basis van artikel 147 van de Provinciewet is op de totstandkoming van deze Nota afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard. Dit betekent dat na het indienen van zienswijzen, Provinciale Staten de nota binnen 6 maanden een besluit over de vaststelling van de Nota zullen nemen. Omdat het een Nota een beleidsregel is, is er geen beroep tegen mogelijk (artikel 82 Algemene wet bestuursrecht).

Gemeente De Bilt

Gemeente De Bilt 1

De beoordeling van het geluidsniveau L_{max} wordt beoordeeld “tot/vanaf kruishoogte”. Dit kan verwarring opleveren. Wellicht wordt bedoeld op hoogten lager dan de kruishoogte”. De tekst zal op dit punt duidelijker moeten worden gemaakt.

Antwoord 68

Voor het bepalen van grenswaarden en geluidscontouren zullen wij gebruik maken van de zogenoemde L_{den} tool, een computerprogramma dat in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat is ontwikkeld. Hierin zijn ook de beoordelingswijzen opgenomen..

In verband met het opnemen van de algemene afstandseis van 500 m is het piekniveaucriterium geschrapt. Dit kan evenwel nog wel een rol spelen bij de “Nee, tenzij” benadering.

Gemeente De Bilt 2

Onduidelijk is welke procedure voor de besluitvorming van de luchtvaartnota is gekozen

Antwoord 69

Zie antwoord 64

Gemeente de Bilt 3

In het stappenschema ontbreekt een pad voor een mogelijk “Ja” op de vraagcel “hebben de vliegactiviteiten effect op de natuurgebieden (aan te tonen dmv natuuronderzoek)”.

Antwoord 70

Dit zal worden aangepast.

Wijziging stappenschema

Toevoegen Ja, zodat conclusie bij aanwezige effecten op natuurgebieden wordt dat aanvraag niet past in provinciaal beleid.

Gemeente De Bilt 4

Pagina 6, onder het kopje vigerend beleid, wordt gesteld dat in de Provinciale Structuurvisie “streekplan 2005-2015”, voor wat betreft het vliegveld Hilversum is aangegeven dat een ”verschuiving van de geluidszone in zuidelijke richting niet wenselijk is”. Gemeente de Bilt vindt dit een te lichte waardering, met name omdat in de volgende alinea staat vermeld dat vermindering van de geluidhinder als ambitie is opgenomen in het PMP 2009-2011, met name in het kader van stiltegebieden.

Antwoord 71

Hier is een opsomming gegeven van het vigerend beleid van de provincie Utrecht. De vaststelling van de Luchtvaartnota is nu geen aanleiding om het integrale ruimtelijke beleid van de provincie (Structuurvisie) aan te passen.

Gemeente De Bilt 5

In verband met de effecten van vliegveld Hilversum, wil de gemeente graag expliciet op pagina 9, 1^{ste} alinea laatste aandachtstreepje het gebied Noorderpark Westbroek als zodanig genoemd zien. Op pagina 12 kan dan daarnaar worden verwezen..

Antwoord 72

Beoogd is hier de wettelijke eisen die ten aanzien van een luchthavenbesluit gesteld zijn op te nemen. Hierin past het niet om gebiedsspecifiek een locatie op te nemen.

Gemeente De Bilt 6

Pag 13: Hier wordt gesteld dat er ongeveer 500 sleepvluchten zijn met de husky, terwijl in tabel 2 gesproken wordt van maximaal. Dit schept onduidelijkheid.

Antwoord 73

Dit zal worden aangepast.

Wijziging

Pag 13 boven tabel 2 ...6000 – 7000 bedragen met inbegrip van maximaal 1000 gemotoriseerde vliegbewegingen.

Overleg Platform GA (Aircraftowners and Pilots Association, de Nederlandse Associatiion of Commercial Aviation en de Nederlandse Vereniging van luchthavens, sectie General Aviation)

Overleg Platform GA 1

In hoofdstuk 3 worden de huidige luchtvaartactiviteiten in de provincie Utrecht beschreven. Gesteld wordt dat er weinig bekend is over “deze vormen van luchtvaart (kleine en recreatieve luchtvaart)”. Uit de inventarisatie van het Platform duurzame luchtvaart blijkt dat het gaat om een sector met grote omvang. Aan het eind van hoofdstuk 3 wordt gesteld dat er geen bijzondere groei van dit soort vluchten te verwachten is. Dit is onjuist. De sector groeit en zo ook de behoefte aan meer bewegingen. Daarnaast kan er met name voor helikopters niet worden volstaan met de ruimte op de huidige luchthavens. Ook het aantal MLA's is de laatste jaren sterk gegroeid. Bij de recreatieve luchtvaart worden geen rondvluchten genoemd. Dit is een aanzienlijke bedrijfsmatige activiteit voor de General Aviation.

Antwoord 74

Hoofdstuk 3 van de Nota bevat een beschrijving van de huidige luchtvaartactiviteiten in de provincie Utrecht. Bij de provincie Utrecht was niet bekend waar in de provincie ballonopstapplaatsen, terreinen voor schermvliegen etc zijn gelegen. Ook bij de inspectie van Verkeer en Waterstaat bestond er geen overzicht in de ligging van deze terreinen. Dit blijkt ook uit de door u overgelegde inventarisatie, waarin bijlage 2 geen artikel 14 velden zijn opgenomen. Ook is er geen overzicht van de ballonopstapplaatsen in de provincie. Op deze wijze is deze opmerking bedoeld. Aan de hand van de gegevens die wij hebben verkregen van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van artikel 14 BIGNAL besluiten en de inventarisatie van gemeenten vwb ballonopstapplaatsen hebben wij niet de indruk dat er in de provincie Utrecht sprake is van een bijzondere groei. Van belang is hierbij te vermelden dat in de provincie Utrecht geen burgerluchthavens, zoals deze was aangewezen onder de oude Luchtvaartwet aanwezig zijn. Er zijn in de provincie dan ook geen locaties waarvandaan rondvluchten worden georganiseerd. Er is ook geen groei waargenomen in MLA terreinen in de provincie. De in de Nota genoemde terreinen zijn reeds meerdere jaren aanwezig.

Overleg Platform GA 2

Hoofdstuk 4 geeft aan dat de economische effecten minimaal zijn. Dit is onjuist. Uit de inventarisatie van de General Aviation Nederland blijkt dat de toegevoegde waarde in Nederland is gelegen in het fijnmazige netwerk van verbindingen. Het grondgebied van de provincie Utrecht maakt daar deel van uit. Om deze reden is het Platform steeds een tegenstander geweest van de decentralisatie van de bevoegdheden, omdat er geen overkoepelende belangenafweging meer plaatsvindt.

Antwoord 75

Wij hebben geconstateerd dat de economische effecten in de provincie Utrecht marginaal zijn, temeer daar er in de provincie geen luchthaven van enige omvang is gelegen. De conclusie wordt dan ook niet aangepast.

Overleg Platform GA 3

Gesteld wordt dat helikopters nog wel eens aanleiding geven tot klachten. Dit wordt niet nader onderbouwd. De ervaring is dat dit vaak militaire helikopters betreft.

Antwoord 76

Naast klachten in het verleden over de (zwarte) helikopters, die de vliegbasis Soesterberg als thuishaven hadden, komen er incidenteel ook klachten bij de provinciale milieuklachten telefoon binnen over niet militaire helikopters.

Overleg Platform GA 4

Voor wat betreft de verstoring van flora en fauna wordt verwezen naar een rapport van bureau Waardenburg. Reclamant verwijst naar het rapport van de Grontmij/Waardenburg waarin over vliegveld Hilversum hele andere conclusies worden getrokken, namelijk dat de effecten verwaarloosbaar zijn. Daarnaast zijn er vaak wel in die gebieden snelwegen, industrieterreinen spoorlijnen etc gelegen.

Overigens is algemeen bekend dat permanente luchtvaartterreinen een positieve invloed hebben op de flora en fauna vanwege de grote open ruimtes waar nauwelijks menselijke bewegingen plaatsvinden.

Antwoord 77

De conclusie uit het rapport van de Grontmij/Waardenburg heeft betrekking op de gevolgen van de wijziging in het banenstelsel op dit vliegveld.

Deze Nota wordt gebruikt bij de beoordeling van nieuwe luchtvaartterreinen en daar zullen de effecten eerder negatief zijn op bestaande en beoogde natuurkwaliteiten .

Overleg Platform GA 5

De conclusie dat de score op Planet zeer negatief is wordt bestreden. Deze negatieve score geldt ook voor de aanwezigheid van mensen zelf in de natuur evenals hun auto's vrachtwagens etc. Het is onduidelijk waarom die activiteiten wel zijn toegestaan en luchtvaart niet.

Antwoord 78

Per nieuw te ontwikkelen activiteit wordt het beslissingskader van duurzaamheid gehanteerd. Dit geldt indien een nieuwe weg wordt aangelegd en wanneer er een nieuw luchtvaartterrein wordt ontwikkeld. Reclamant heeft het over bestaande activiteiten.

Ekemans&Meijer advocaten namens de heer Visser te Breukelen en KNSF NV

Ekemans&Meijer advocaten namens de heer Visser te Breukelen en KNSF NV 1

Op grond van het voor het perceel Zandpad 39 geldende bestemmingsplan "Buitengebied 1972" bestaan er geen belemmeringen om de gronden op de bestaande wijze in gebruik te hebben als helihaven (beoordeling van effecten van heliverkeer van en naar Queeckhoven in Breukelen in relatie tot groene wet- en regelgeving, rapport 16 november 2005 van Bureau Waardenburg B.V., pag 9). Uit de conclusie van dit rapport blijkt dat er geen sprake is van een significant effect op de Speciale Beschermingszone en dat de gunstige staat van instandhouding van de beschermde diersoorten van of nabij de Ecologische Hoofdstructuur niet in het geding is.

Antwoord 79

De stelling dat op basis van het geldende bestemmingsplan "Buitengebied 1972" er geen belemmeringen bestaan om de gronden in gebruik te hebben als helihaven is niet juist. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak dd 11 oktober 2006, zaaknummer 200600688/1 expliciet aangegeven dat op grond van de planvoorschriften artikel 11, derde lid het gebruik als vliegveld en landingsplaats in strijd is met het bestemmingsplan.

De beoordeling op basis van de Luchtvaartwet - waarvoor aan de KNSF ontheffing is verleend - is gebaseerd op een afweging vanuit vliegveiligheid. Bij de omzetting van de bestaande ontheffing op basis van de Luchtvaartwet zullen de milieu en ruimtelijke aspecten meegewogen worden. Hierbij zal ook een onderzoek naar de effecten van heliverkeer in relatie tot de groene wetgeving worden betrokken.

Wijziging tekst

Onder tabel 4 wordt ingevoegd: De helihaven KNSF te Breukelen is niet operationeel, omdat het vigerende bestemmingsplan een vliegveld, cq landingsplaats ter plaatse niet toestaat.

Ekemans&Meijer advocaten 2

In hoofdstuk 5 van de ontwerp Nota wordt onder het kopje “Afwegingskader gebiedskwaliteiten” vermeld dat om de aangewezen natuurgebieden zoals vermeld in bijlage 1 van de Nota een bufferzone wordt aangehouden van ongeveer twee kilometer. Binnen deze bufferzone zou gemotoriseerd landen en opstijgen uitsluitend zijn toegestaan als de aanvrager voor de aanwijzing van het terrein als luchtvaartterrein voldoende heeft aangetoond dat deze aanwijzing geen invloed heeft op het gevoelige gebied. De Flora en Faunawet spreekt over een significante afwijking in plaats van in het geheel niet en biedt daarnaast de mogelijkheid om mitigerende of compenserende maatregelen te nemen. Gezien artikel 118 van de Provinciewet is het vanuit hetzelfde oogpunt in provinciale regelingen stellen van strengere eisen dan in de milieuwetten geen bevoegdheid van de provincie. Strengere eisen dan de eisen die reeds wettelijk zijn vastgelegd kunnen dan ook niet worden opgenomen in de luchtvaartnota.

Antwoord 80

De binnen deze nota plaatsvindende weging strekt zich verder uit dan die binnen de Flora en faunawet. Ook bijvoorbeeld ruimtelijke en recreatieve effecten worden meegewogen.

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 1

Belangrijkste bezwaar met betrekking tot opstijgplaatsen voor ballonnen is de bemoeienis van de provincie hierbij. Ballonnen zijn in de Wet luchtvaart uitgezonderd om gebruik te maken van luchtvaartterreinen als het gaat om opstijgen en landen. Een verklaring van geen bezwaar van de burgemeester van de betreffende gemeente is voldoende.

Antwoord 81

Op basis van artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens volstaat de vaststelling van een luchthavenregeling in ieder geval bij onder meer een luchthaven met uitsluitend opstijgingen met ballonnen bestemd en ingericht voor het vervoer van bemande vluchten. De bevoegdheid van Provinciale Staten is hierbij niet in het geding. Voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein als ballonopstapplaats - waarvoor geen luchthavenregeling is vastgesteld - kunnen Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen. G.S. zijn verplicht om hierover overleg met de burgemeester van de betrokken gemeente te voeren in verband met de openbare orde.

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 2

In de Memorie van Toelichting is aangekondigd dat voor ballonvaarten (tevens ook andere te benoemen luchtvaartactiviteiten) een SIGNAL-achtige regeling door de provinciale overheden moet worden gecontinueerd.

Antwoord 82

In de Memorie van Toelichting, toelichting op artikel 8a 51 is aangegeven dat tijdelijke vluchten mogen worden uitgevoerd op een terrein dat geen luchthaven is. Dit is nu geregeld in het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen. Onder de nieuwe regelgeving zal dit worden gecontinueerd. In het Besluit burgerluchthavens wordt bepaald dat voor ballonnen, MLA's, helikopters en zweefvliegtuigen ontheffing kan worden verleend.. Het gaat dan om het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 3

Indien een stappenplan wordt opgesteld voor het ongemotoriseerde vliegverkeer wil de afdeling ballonvaren hier graag bij worden betrokken.

Antwoord 83

De criteria die van invloed zijn op het al dan niet tot stand komen van een luchthavenregeling voor ballonvaren staan benoemd in hoofdstuk 5 van de Nota, onder 2: Resultaten afwegingskader duurzaamheid en ongemotoriseerd luchtverkeer met eens structureel karakter.

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 4

Het zou goed zijn als gemeenten terreinen ter beschikking stellen waar ballonnen een doorlopende vergunning krijgen om op te stijgen. Daarnaast wordt er voor gepleit om paraplu ontheffingen voor ballonvaart mogelijk mogelijk te maken.

Antwoord 84

Het voorgenomen beleid ten aanzien van de maximum van 12 dagen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een niet als luchthaven of ballonopstapplaats aangewezen terrein heeft als gevolg dat meer gebruik gemaakt moet gaan worden van structureel aangewezen opstapplaatsen. Uiteraard is hierbij de medewerking van de gemeente zwaarwegend.

In Interprovinciaal verband worden de mogelijkheden om te komen tot het opstellen van parapluontheffingen onderzocht.

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 5

Er moet worden vastgesteld dat ballonvaren naast een recreatieve bezigheid tevens een commerciële activiteit is. Niet alleen worden grote aantallen passagiers op deze wijze vervoerd, ook maken ondernemingen gebruik van de ballon als reclamemedium voor promotie van producten en/of diensten.

Antwoord 85

Hiervan is kennisgenomen.

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 6

I.v.m. de milieu- en veiligheidseffecten lijkt het voldoende om voor luchtvaartterreinen de gedragscode voor ballonvaarders bij Natura 2000 gebieden te hanteren.

Antwoord 86

De gedragscode heeft betrekking op het overvaren van de luchtballon.

De Nota heeft betrekking op de eisen die aan een ballonopstapplaats gesteld kunnen worden.

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 7

In de Nota staat dat landen en opstijgen tijdens de nacht niet is toegestaan. De centrale overheid staat wel degelijk een nachtelijke opstijging met een ballon toe.

Gevraagd wordt om hiervoor een uitzondering op te nemen.

Antwoord 87

Gebleken is dat ca 2 uur voor zonsopgang in incidentele gevallen een ballonvaart gestart wordt. Hierin voorziet de Nota niet. In natuurgebieden kan het 's-nachts opstijgen van een luchtballon verstorend zijn. Om deze reden wordt een uitzondering opgenomen van het nachtelijk verbod tot opstijgen van ballonnen in die gebieden die niet aangewezen zijn op de Natuurkaart (bijlage 1 van de Nota). In het buffergebied is het alleen toegestaan indien aangetoond wordt dat er geen effect is van de opstijging in het aanpalende gevoelige gebied.

Wijziging tekst

In uitzonderingsgevallen kan van het nachtelijk verbod voor ballonvaart worden afgeweken. Dit geldt uitsluitend in die gebieden die niet zijn aangewezen op de Natuurkaart, bijlage 1. In het buffergebied, is het alleen toegestaan indien aangetoond wordt dat er geen effect is van de opstijging in het aanpalende gevoelige gebied

Koninklijke Nederlandse vereniging voor Luchtvaart, afd. ballonvaren 8

Het is op basis van het onderzoek van Bureau Waardenburg niet noodzakelijk dat ballonnen gedurende het broedseizoen aan de grond moeten blijven. Overigens is het niet duidelijk wat onder het broedseizoen moet worden verstaan.

Antwoord 88

De Flora- en faunawet geldt overal, ongeacht of het betreffende gebied op de Natuurkaart is aangewezen. Het enige verschil is dat in de aangewezen gebieden en in de 2 km buffer vooraf actief aan de provincie moet worden aangetoond dat er geen strijdigheid is met de Flora- en faunawet. Indien dit kan worden aangetoond dan is het opstijgen van ballonnen ook gedurende het broedseizoen mogelijk in de aangewezen gebieden.

Het broedseizoen is in het algemeen tussen 1 maart en 15 juli maar bij bijzondere weersomstandigheden en enkele soorten kan die periode eerder beginnen of later eindigen.