


College van Gedeputeerde Staten
statenvoorstel

Datum	: 25 oktober 2010	Nummer PS:	PS2010MME13
Afdeling	: AVV	Commissie	: MME
Registratienummer:	8086658B	Portefeuillehouder	: W. de Jong

Titel : Definitieve Luchthavenregeling MLA-terrein Loenen

Inhoudsopgave

Besluit	pag.	3
Toelichting	pag.	5
Bijlage(n): Definitieve luchthavenregeling MLA-terrein Loenen	pag.	8

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

In december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel "Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens"(hierna: Rbml) aangenomen. De belangrijkste wijziging voor de provincies is de decentralisatie per 1 november 2009 van het bevoegd gezag over de niet-nationale burgerluchtvaartterreinen naar de provincies. Dit betekent dat Provinciale Staten als bevoegd gezag beslissingen nemen over de milieugebruiksruimte en de ruimtelijke inpassing (landzijdig gebruik) van de niet nationale luchthavens. Ten aanzien van de manier waarop luchtvaartuigen zich gedragen in het luchtruim krijgt de provincie geen wettelijke bevoegdheden. Hiervoor blijft het Rijk verantwoordelijk, evenals voor de vliegveiligheid- en beveiligingsaspecten. Op grond van het overgangsrecht moeten bestaande ontheffingen op grond van de Luchtvaartwet voor 1 november 2010 worden omgezet in een Luchthavenregeling.

Voorgeschiedenis

Er is een aantal terreinen in de provincie Utrecht, waarvoor het ministerie van Verkeer & Waterstaat op grond van de Luchtvaartwet ontheffingen verleende om er gebruik van te maken met een gemotoriseerd schermvliegtuig. Deze soort van recreatieve luchtvaartuigen valt onder de noemer micro light aeroplane (MLA). Het bestaande gebruik van deze terreinen moet nu binnen de gewijzigde Wet luchtvaart worden bestendigd.

Essentie / samenvatting

De voorgestelde definitieve luchthavenregeling voor het MLA-terrein te Loenen betreft een directe omzetting van de voorwaarden uit de huidige ontheffing van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Deze ontheffing is nog geldig tot 1 november 2010. Voor die tijd moet volgens het overgangsrecht een luchthavenregeling worden vastgesteld. Het ontwerp van de luchthavenregeling MLA-terrein Loenen heeft van 15 juli tot 25 augustus 2010 ter inzage gelegen. Hierop is een aantal zienswijzen naar voren gebracht door omwonenden en organisaties, waaronder de Vechtplassencommissie en Stichting Helihinder. Voor zover de



zienswijzen betrekking hebben op de bescherming van flora en fauna geldt dat deze bescherming primair plaatsvindt op grond van het toestemmingsstelsel op grond van de Flora en Faunawet. De zienswijzen die verder naar voren zijn gebracht hebben over het algemeen betrekking op de veiligheid en over het gebruik van het luchtruim. Hiervoor gelden echter directe eisen op grond van de Wet luchtvaart en bijbehorende rechtstreeks werkende regelgeving. Hierover mag niets worden opgenomen in de luchthavenregeling. Ondanks deze zienswijzen wordt de voorgestelde luchthavenregeling slechts beperkt gewijzigd definitief voorgelegd aan PS om als zodanig te worden vastgesteld. De definitieve luchthavenregeling voldoet aan de voorwaarden uit de Provinciale Luchtvaartnota en er is sprake is van een directe omzetting van bestaand gebruik waarvoor een ontheffing op grond van de Luchtvaartwet is afgegeven..

Meetbaar / beoogd beleidseffect

De voorgestelde luchthavenregeling bevat voorwaarden, welke worden gehandhaafd door de afdeling Handhaving van de provincie Utrecht.

Financiële consequenties

Er zijn geen financiële consequenties, die specifiek volgen uit de deze voorgestelde luchthavenregeling. Het betreft de uitvoering van een taak, die volgt uit de gewijzigde Wet luchtvaart.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

De provincie Utrecht houdt zich bezig met het behoud van het gebied rondom het luchtvaartterrein en de weidevogels daarin. In de Provinciale Luchtvaartnota is dit gebied voor nieuwe initiatieven als "verboden" opgenomen in de Natuurkaart. Daartegenover staat het feit dat de exploitant dit terrein al jaren gebruikt voor het starten en landen met een micro light aeroplane en dit in de Luchtvaartnota als uitgangspunt is aangenomen. Hij is tevens op dit moment in het bezit van een ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Uit het overgangsrecht van de Wet luchtvaart volgt de verplichting om een luchthavenregeling vast te stellen. De voorgestelde luchthavenregeling betreft een directe omzetting van de reeds afgegeven ontheffing op grond van de Luchtvaartwet. Er is sprake van de voortzetting van een jarenlange bestaande situatie. Deze bestaande rechten bestaan uit een beperkt gebruik van een weiland voor het al lopende starten en landen met een gemotoriseerd schermvliegtuig. Deze bestaande situatie is als uitgangspunt genomen in de Luchtvaartnota.

Voorgesteld wordt de Luchthavenregeling MLA-terrein Loenen vast te stellen.

Gedeputeerde Staten,

voorzitter, R.C. Robbertsen

secretaris, Drs. H.H. Sietsma



Besluit

Provinciale Staten van Utrecht; bijeen in de vergadering van 25 oktober 2010,

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 14 september 2010, afdeling Vergunningverlening, nummer 8086658B,

Overwegende dat op grond van de wijziging van de Wet luchtvaart zijn Provinciale Staten bevoegd zijn geworden tot het bij verordening vaststellen van luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen; dat er een afweging van belangen en een toetsing aan de provinciale Luchtvaartnota heeft plaatsgevonden, waardoor de Luchthavenregeling MLA-terrein Loenen kan worden vastgesteld;

Besluiten:

1. De Luchthavenregeling MLA-terrein Loenen vast te stellen.
2. Deze luchthavenregeling te doen beëindigen drie jaar na inwerkingtreding

Voorzitter,

Griffier,



provincie  *Utrecht*



provincie ■ ■ *Utrecht*


1. Wettelijke grondslag

Het overgangsrecht uit artikel XV van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (Rbml), en artikel 8.64 van de Wet luchtvaart.

2. Beoogd effect

Vastgestelde luchthavenregeling MLA-terrein Loenen ten behoeve van de uitvoering van de Wet luchtvaart. Deze luchthavenregeling wordt opgenomen in hoofdstuk 3 van de Luchtvaartverordening provincie Utrecht.

3. Argumenten

Er is sprake van een overgangssituatie, waarbij de huidige ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat moet worden omgezet naar een Luchthavenregeling op grond van gewijzigde wetgeving. Er wordt niet meer toegestaan dan in het huidige situatie wordt toegestaan. De luchthavenregeling voldoet aan de eisen van de provinciale Luchtvaartnota en de landelijke wet- en regelgeving. Er zijn zienswijzen ingediend door omwonenden en verschillende organisaties, waaronder de Vechtplassencommissie en Stichting Helihinder. Deze zienswijzen zijn in de definitieve luchthavenregeling opgenomen, waarna er een reactie op is gegeven. Kort gezegd komt het er op neer dat er meer algemene zienswijzen naar voren zijn gebracht en zienswijzen die betrekking hebben op de bescherming van de weidevogels in het gebied. Beide soorten zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen van de definitieve luchthavenregeling ten opzichte van het ontwerp ervan, behalve enkele tekstuele wijzigingen en wijzigingen ter verduidelijking van de voorwaarden.

4. Kanttekeningen
Bescherming van flora en fauna

De provincie Utrecht houdt zich bezig met de bescherming van de weidevogels in het gebied. In de Provinciale Luchtvaartnota is dit voor nieuwe initiatieven als “verboden” gebied” opgenomen in de Natuurkaart. Daarnaast geldt dat de exploitant dit terrein al jaren gebruikt voor het starten en landen met een micro light aeroplane en is hij in het bezit van een ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Degene die een verstorende activiteit verricht dient, als voldaan wordt aan de voorwaarden die hiervoor gelden, een ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV)

Veiligheid en het vliegen

De zienswijzen die naar voren zijn gebracht, hebben verder over het algemeen betrekking op de veiligheid en over het gebruik van het luchtruim. Hiervoor gelden echter directe eisen op grond van de Wet luchtvaart en bijbehorende rechtstreeks werkende regelgeving. Hierover mag niets worden opgenomen in de luchthavenregeling.

Overige

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn enkele wijzigingen opgenomen ter verduidelijking van bepaalde voorwaarden in de luchthavenregeling. Zo wordt niet langer naar rechtsopvolgers verwezen, zodat de regeling persoonsgebonden is.



provincie Utrecht

5. Financiën
n.v.t.

6. Realisatie
n.v.t.

7. Juridisch
Er is gekozen voor één luchthavenregeling per Statenvoorstel, omdat een luchthavenregeling een voor beroep vatbaar besluit is. Vanwege de gewijzigde Wet luchtvaart en de nieuwe bevoegdheden van Provinciale Staten, is het noodzakelijk om op grond van het overgangsrecht behorende bij de Wet luchtvaart de bestaande ontheffing van het ministerie van Verkeer & Waterstaat om te zetten in de voorgestelde luchthavenregeling.

8. Europa
n.v.t.

9. Communicatie
Na vaststelling van het ontwerp zal de luchthavenregeling worden bekendgemaakt in het provinciaal blad, zoals dit gewoon is bij een provinciale verordening. Daarnaast volgt uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht dat deze tevens moet worden bekendgemaakt in het lokale huis-aan-huis blad.

10. Bijlagen
Luchthavenregeling MLA-terrein Loenen

**Luchthavenregeling MLA-terrein Loenen, gemeente Loenen aan de Vecht**

Besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 25 oktober 2010 (nr. 8086658B) houdende vaststelling van de luchthavenregeling MLA-terrein Loenen.

Provinciale Staten van Utrecht;

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 6 juli 2010, nr. 80850545, inzake de luchthavenregeling MLA-terrein Loenen;

Gelet op het overgangsrecht uit artikel XV van de regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, en artikel 8.64 van de Wet luchtvaart;

Overwegende dat wordt voldaan aan de Luchtvaartnota provincie Utrecht (zie Overwegingen), het Besluit Burgerluchthavens en de Regeling Burgerluchthavens;

Overwegende dat voor deze luchthaven door de minister van Verkeer en Waterstaat reeds enige jaren een ontheffing op grond van de inmiddels vervallen Luchtvaartwet en Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen is verleend;

Dat het bestaande gebruik dan ook conform pagina 25 van de Luchtvaartnota provincie Utrecht als uitgangspunt is genomen;

Overwegende dat deze luchthavenregeling als paragraaf 3.2.1 onderdeel uitmaakt van hoofdstuk 3 van de Luchtvaartverordening provincie Utrecht;

Besluiten vast te stellen de volgende luchthavenregeling:

Paragraaf 3.2.1.1 - algemeen**Artikel 3.2.1.1.1**

Deze regeling is van toepassing op de luchthaven aan de Oostkanaaldijk 6, te Loenen, kadastraal bekend gemeente Loenen, sectie F, nummer 684, zoals aangegeven op de bij deze regeling behorende tekening.

Artikel 3.2.1.1.2

De exploitant van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1 is de heer J.S. de Waard.

Artikel 3.2.1.1.3

Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1 mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant als benoemd in artikel 3.2.1.1.2, en op enig moment door hem aangewezen gastvlieger(s).

Artikel 3.2.1.1.4

De kaart maakt deel uit van deze regeling (zie Bijlage 1).

Artikel 3.2.1.1.5

Naast deze regeling zijn de regels en voorschriften uit de Wet luchtvaart en Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen van toepassing en moet er zorg voor worden gedragen dat de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1 overeenkomstig deze regels en voorschriften ingericht en gebruikt wordt.

Artikel 3.2.1.1.6

Exploitant zorgt voor afdoende voorzorgsmaatregelen om het publiek op een veilige afstand van het terrein te houden.



Paragraaf 3.2.1.2 - regels voor het luchthavenluchtverkeer

Artikel 3.2.1.2.1

Op de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1 mogen twee micro light aeroplanes, zijnde schermvliegtuigen met hulpmotor, opstijgen en landen, tot een maximum van 100 vliegbewegingen per gebruiksjaar, op ten hoogste 25, niet aaneengesloten dagen, met een maximum van drie dagen per maand.

Artikel 3.2.1.2.2

De luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1 mag uitsluitend voor privé- of hobbydoeleinden worden gebruikt.

Artikel 3.2.1.2.3

Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1 mag uitsluitend tijdens de uniforme daglichtperiode, zoals beschreven in het besluit van 18 december 1992, houdende regelen ter bevordering van de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer (Luchtverkeersreglement), gebruik worden gemaakt.

Artikel 3.2.1.2.4

De in voorgaande artikelen genoemde vliegbewegingen mogen uitsluitend worden uitgevoerd met micro light aeroplanes (MLA's) in de zin van het Besluit luchtvaartuigen 2008, zijnde een schermvliegtuig met hulpmotor.

Artikel 3.2.1.2.5

Er wordt niet opgestegen of geland binnen een afstand van 50 meter in de dagperiode (07.00 tot 19.00 uur) of 75 meter (19.00- 23.00 uur) in de avondperiode van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen.

Paragraaf 3.2.1.3 - Rapportageverplichtingen

Artikel 3.2.1.3.1

Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 november tot en met 31 oktober.

Artikel 3.2.1.3.2

Binnen één maand na het einde van een gebruikperiode van drie maanden dient de in artikel 3.2.1.1.2 genoemde exploitant een rapportage, onder vermelding van data gebruik, type en registratie MLA's en het aantal uitgevoerde bewegingen, te overleggen aan Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht over het gebruik van de luchthaven gedurende het betreffende kwartaal.

Artikel 3.2.1.3.3

Tevens dient binnen één maand na het einde van een gebruiksjaar de in artikel 3.2.1.1.2 genoemde exploitant een rapportage op te stellen over het gebruik van de luchthaven, zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1, gedurende het gebruiksjaar.

Artikel 3.2.1.3.4

De in artikel 3.2.1.3.2 genoemde rapportage moet worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Doel van deze rapportage is inzicht te verschaffen in het gebruik van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.1.1.1.



provincie ■ ■ *Utrecht*

Paragraaf 3.2.1.4 – Inwerkingtreding

Artikel 3.2.1.4.1

Deze luchthavenregeling treedt in werking de dag na de dag van publicatie in het Provinciaal Blad.

Utrecht, 25 oktober 2010

Provinciale Staten van Utrecht

Voorzitter

Griffier



Overwegingen

Algemeen:

Onderwerp luchthavenregeling

Op 1 november 2009 is de wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens' (hierna: RBML) in werking getreden, waardoor de Wet luchtvaart ingrijpend is gewijzigd. Door deze wijzigingen zijn de provincies bevoegd om beslissingen te nemen over het zogenaamde 'landzijdige' gebruik van het luchthaventerrein. Hieronder vallen de milieugebruiksruimte (geluid, externe veiligheid, aantal vliegbewegingen) en de ruimtelijke inpassing. Ook de handhaving van de besluiten met betrekking tot 'landzijdige' aspecten is een provinciale verantwoordelijkheid. De invulling van deze nieuwe bevoegdheid door de provincie omvat het opstellen en handhaven van luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen voor luchtvaartactiviteiten van tijdelijke en uitzonderlijke aard. De 'luchtzijdige' aspecten, oftewel het luchtvaartgebruik en alle veiligheidsaspecten anders dan externe veiligheid, blijven de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)). De Tweede Kamer heeft zich overigens tijdens het Algemeen overleg op 18 februari 2010 tevens uitgesproken voor een algehele vrijstelling in het kader van de RBML voor zweeftoestellen (scherm-, zeil- en snorvliegen) en ballonvaren. De uitwerking hiervan is thans niet gereed, waardoor de procedure met betrekking tot de totstandkoming van een luchthavenregeling wordt gevolgd.

Onderhavige luchthavenregeling betreft de bestaande luchthaven (grasbaan) voor micro light aeroplanes, zijnde schermvliegtuigen met een hulpmotor, gelegen aan de Oostkanaaldijk 6 te Loenen, gemeente Loenen aan de Vecht, bestaande uit een gedeelte van een perceel dat kadastraal bekend is onder: gemeente Loenen, sectie F, nummer 684.

Ontheffingsituatie en overgang naar Wet luchtvaart

De exploitant is op dit moment in het bezit van een ontheffing op grond van artikel 14 van de (oude) Luchtvaartwet ten behoeve van het vliegen met een micro light aeroplanes, afgegeven door IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) met een geldigheidsduur tot 31 maart 2010. In het kader van de inwerkingtreding van de RBML zijn de ontheffingen door de Minister van Verkeer & Waterstaat ingevolge artikel 14 Luchtvaartwet tot 1 november 2010 verlengd. Ten opzichte van deze ontheffing vinden er geen wijzigingen of uitbreidingen plaats.

Op grond van artikel XV van de RBML moeten deze ontheffingen ingevolge artikel 14 Luchtvaartwet binnen een jaar na de inwerkingtreding van de RBML (1 november 2009) omgezet worden in een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart. De kaart waarop het luchthavengebied is aangegeven en welke verbonden is aan deze luchthavenregeling, is tevens afkomstig uit de bestaande ontheffing op grond van artikel 14 van de Luchtvaartwet.

Hierbij is in de Memorie van Toelichting aangegeven dat indien het gaat om een rechtstreekse omzetting van de oude naar de nieuwe situatie, het niet noodzakelijk dat het Ministerie van Verkeer & Waterstaat een verklaring van veilig gebruik in de zin van artikel 8.49 van de Wet luchtvaart afgeven.

Overwegingen MLA Loenen

Luchthavenbesluit of luchthavenregeling

De provincies dienen binnen de overgangsregeling voor de bestaande luchtvaartterreinen, door een besluit van de minister tot verlenging van de situatie van voor 1 november 2009, per 1 november van 2010 de ontheffingen om te zetten in een luchthavenregeling. Volgens hoofdstuk 2, artikel 5, tweede



lid, onder c, van het Besluit Burgerluchthavens van 30 september 2009¹, kan worden volstaan met een luchthavenregeling voor luchthavens die uitsluitend worden gebruikt door MLA's. Een luchthavenregeling is tevens aan de orde, indien de geluidcontour van 56 dB(A) L_{DEN} zich niet buiten het luchthavengebied bevindt. Gebaseerd op het type luchtvaartuig (schermvliegtuig met hulpmotor) en het maximum aantal vliegbewegingen dat is vastgesteld voor deze luchthaven, is het niet aannemelijk dat de 56 dB(A) L_{DEN} geluidscontour zich buiten het aangegeven luchthavengebied zal vormen.

Daarnaast dient voor het vaststellen van een luchthavenregeling de 10^{-6} PR externe veiligheidscontour binnen het luchthavengebied te blijven. Het Plaatsgebonden Risico (PR) is de kans dat gedurende een periode van één jaar een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval, waarbij die persoon zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt.

Het PR wordt grotendeels bepaald door:

- Ongevalkans (kans per vliegtuigbeweging op een ongeval van een bepaald type luchtvaartuig).
- Aantal vliegbewegingen;
- Letaliteit (kans op overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongeval, voor iemand die zich in het ongevalgevolgebied bevindt, voor licht vliegverkeer is dit kleiner dan 13%);
- Maximum Take-Off Weight (MTOW licht vliegverkeer < 1500 kg);

Gebaseerd op het beperkte aantal vliegtuigbewegingen en de geringe ongevalkans in combinatie met de minimale impact (lage MTOW) en de lage letaliteit, zal de 10^{-6} PR externe veiligheidscontour naar verwachting verwaarloosbaar klein zijn en zal zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekken.

Voor de luchthaven MLA Loenen moet derhalve een luchthavenregeling worden vastgesteld en geen luchthavenbesluit.

Toetsing aan het provinciale Luchtvaartnota

Provinciale Staten van Utrecht moet luchthavenregelingen bij verordening vaststellen voor de bestaande luchthavens voor de kleine en recreatieve luchtvaart. Aanvragen voor nieuwe luchthavens en het omzetten van bestaande ontheffingen op grond van artikel 14 van de Luchtvaartwet worden getoetst aan de Luchtvaartnota provincie Utrecht, welke op 26 oktober 2009 door Provinciale Staten is vastgesteld. Volgens hoofdstuk 6 van de Luchtvaartnota wordt er bij een omzetting, zoals onderhavige luchthavenregeling, het bestaande gebruik van de luchthaven als uitgangspunt genomen. De ontheffing ingevolge artikel 14 van de Luchtvaartwet, welke is afgegeven aan de heer De Waard, heeft derhalve als basis voor onderhavige luchthavenregeling gediend.

Lokale omstandigheden

De luchthaven betreft een weiland met gras, waarvan wordt opgestegen met schermvliegtuigen met een hulpmotor. Ons zijn geen klachten bekend over deze activiteiten op het betreffende terrein. Volgens de Natuurkaart, behorende bij de Luchtvaartnota provincie Utrecht, is het betreffende weiland gelegen in botanisch of faunistisch waardevol gebied. Er is echter sprake van de omzetting van een reeds bestaande situatie en deze situatie betreft een beperkt aantal vliegbewegingen op een beperkt aantal dagen per jaar. Daarnaast geldt er binnen de luchtvaartsector en de "general aviation" een overigens vrijwillige gedragscode waarin is opgenomen dat in ieder geval niet over natuurgebieden wordt gevlogen. Wij gaan er dan ook van uit dat de lokale omstandigheden het vaststellen van een luchthavenregeling niet in de weg staan.

Gevolgen voor milieu (geluid, externe veiligheid)

De geluidsproductie van de betrokken luchtvaartuigen, mogen volgens de Ministeriële Regeling MLA's niet meer bedragen dan 60 dB(A) gelet op de artikelen 1, vijfde lid, 17, 22, 44, tweede lid, en

¹ Staatsblad 2009-412



46 van het Besluit luchtwaardigheid en artikel 56 van het Luchtverkeersreglement. Op grond van de Luchtvaartnota mogen in beginsel binnen 500 meter van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen geen gemotoriseerd landen of starten van luchtvaartuigen plaatsvinden. Binnen 500 meter van het luchthavengebied in Loenen zijn woningen aanwezig. Volgens berekeningen met een soortgelijk luchtvaartuig is bepaald dat bij een start- of landingslocatie op minimaal circa 50 meter van een woning het toegestane piekniveau tijdens de akoestische dagperiode (07.00 tot 19.00 uur) van 70 dB(A) niet wordt overschreden. Voor de akoestische avondperiode² (19.00 tot 23.00 uur) geldt een toegestane piekbelasting van 65 dB(A), waardoor een afstand van circa 75 meter moet worden aangehouden. Deze afstanden hebben wij in aan artikel opgenomen. Hierdoor kan voldaan worden aan de regels voor wat betreft geluid, zoals deze in de Luchtvaartnota zijn vastgelegd. Daarnaast mag er op grond van onderhavige luchthavenregeling slechts een beperkte hoeveelheid vliegbewegingen op een beperkt aantal dagen per jaar plaatsvinden. Wij achten het dan ook niet noodzakelijk een grenswaarde voor wat betreft geluid op te nemen in de luchthavenregeling.

Gelet op het beperkte aantal vliegtuigbewegingen en de geringe ongevalkans in combinatie met de minimale impact (lage MTOW) en de lage letaliteit, is de 10⁻⁶ PR externe veiligheidscontour verwaarloosbaar klein. Daarnaast mag er op grond van onderhavige luchthavenregeling slechts een beperkte hoeveelheid vliegbewegingen per jaar plaatsvinden. Wij achten het dan ook niet noodzakelijk een grenswaarde voor wat betreft externe veiligheid op te nemen in de luchthavenregeling.

Ruimtelijke impact

Het vaststellen van een luchthavenregeling heeft vanwege haar aard geen directe doorwerking in een bestemmingsplan. Er is tevens sprake van een bestaand gebruik van het weiland voor het beoefenen van deze vorm van recreatieve luchtvaart. Wij gaan ervan uit dat het medegebruik van agrarische grond als terrein waarvan met een schermvliegtuig met hulpmotor wordt opgestegen en geland op gemeentelijk niveau ruimtelijk wordt ingepast. Wij zien dan ook geen reden om vanwege de ruimtelijke impact de luchthavenregeling niet vast te stellen.

Overige geldende wet- en regelgeving

Degene die de activiteiten uitvoert, dient zich ervan te vergewissen dat ook andere wet- en regelgeving van toepassing kan zijn op deze activiteiten. Gedacht dient te worden aan onder meer toestemmingen op grond van de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. Degene die de activiteiten uitvoert zal hiertoe zelf onderzoek moeten uitvoeren.

Reacties op ontwerp-luchthavenregeling

Van 15 juli tot 25 augustus 2010 heeft het ontwerp van de luchthavenregeling voor het MLA-terrein in Loenen ter inzage gelegen op het provinciehuis te Utrecht en op het gemeentehuis te Loenen aan de Vecht. In deze periode hebben wij meerdere zienswijzen mondeling, dan wel schriftelijk ontvangen. Hieronder zullen wij eerst een samenvatting geven van de zienswijzen, waarna onze reactie volgt.

Per abuis hebben wij in de publicatie in de huis-aan-huisbladen aangegeven dat een ieder zienswijzen naar voren kan brengen. Volgens artikel 3:15, lid 1, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) mogen echter alleen “belanghebbenden” in de zin van artikel 1:2 van de Awb zienswijzen naar voren brengen. Aangezien wij dit niet hebben aangegeven, hebben wij in dit geval alle zienswijzen betrokken bij de definitieve luchtvaartregeling.

²

Opgemerkt dient te worden dat vanwege het feit dat gevlogen mag worden tijdens de uniforme daglichtperiode, dit kan betekenen dat er gestart of geland kan worden in de akoestische avondperiode.



Naar aanleiding van de ontwerp-luchthavenregeling zijn, binnen de door de wet gestelde termijn, de volgende zienswijzen ingekomen:

- a. Op 10 augustus 2010 hebben wij een zienswijze ontvangen van dhr. Cladder, namens de Stichting Vechtplassencommissie, Clarenburg 9, 3621 GA te Breukelen;
- b. Binnen de termijn hebben wij mondeling per telefoon een zienswijze ontvangen van dhr. Didden, Oudover 7, 3632 VA te Loenen aan de Vecht;
- c. Op 24 augustus 2010 hebben wij een zienswijze ontvangen van LTO Noord, Zwartewaterallee 14, 8031 DX te Zwolle;
- d. Op 23 augustus 2010 hebben wij een zienswijze ontvangen van enkele omwonenden, onder aanvoering van dhr N. Bos, Kerklaan 13, 3632 AK Loenen aan de Vecht;
- e. Op 23 augustus 2010 ontvingen wij per e-mail een zienswijze van Stichting Helihinder. Zienswijzen kunnen niet per e-mail naar voren worden gebracht. Wij hebben de mail alsnog ingeboekt onder kenmerk 80866156. Dezelfde zienswijzen gelden voor de drie ontwerp-luchthavenregelingen die ter inzage hebben gelegen. Voor zover een zienswijze alleen betrekking heeft op een specifiek terrein, is deze alleen bij de bijbehorende luchthavenregeling besproken.

Ad a.

Samenvatting zienswijze

De Vechtplassencommissie (reclamant) vraagt of de in de voorliggende vergunning genoemde aantallen van vliegbewegingen ook voor in de lopende tijdelijke vergunning voorkomen en of deze aantallen conform het daadwerkelijk gebruik zijn. Reclamant vraagt tevens of er ook logboeken zijn over de afgelopen periodes. Reclamant vraagt verder of de aanvrager, dan wel de provincie, nader onderzoek heeft verricht naar andere wet- en regelgeving die op het betreffende gebied van toepassing is.

Reactie

Het aantal van maximaal 100 vliegbewegingen komen ook voor in de huidige ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze aantallen zijn volgens de exploitant conform het daadwerkelijk gebruik in de afgelopen periode. De ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat schrijft voor dat het aantal vliegbewegingen ieder kwartaal aan het Ministerie moeten worden gemeld. Wij gaan ervan uit dat bij het Ministerie hiervan dus een overzicht aanwezig is. Op grond van de Regeling Veilig gebruik luchthavens en andere terreinen dient de exploitant in ieder geval ook een register bij te houden en in de Luchthavenregeling is voorgeschreven dat aan Gedeputeerde Staten een kwartaaloverzicht dient te worden ingediend. Gedeputeerde Staten dienen op grond van de Wet luchtvaart vervolgens jaarlijks aan het Ministerie een overzicht van het gebruik per terrein door te geven.

Wij hebben verder getoetst aan alle relevante wet- en regelgeving, zoals beschreven in de Provinciale Luchtvaartnota. Hierbij is onder andere gekeken naar de locatie waar wordt opgestegen en geland. De exploitant is op de hoogte gesteld van het feit dat er ook andere regelgeving van toepassing kan zijn, zoals het toestemmingsstelsel uit de Flora- en Faunawet. Degene die een verstorende activiteit verricht dient, als voldaan wordt aan de voorwaarden die hiervoor gelden, een ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV). Deze specifieke afweging dient derhalve niet plaats te vinden in de voorgestelde luchthavenregeling.

Ad b.

Samenvatting zienswijzen

Reclamant maakt zich zorgen over de beheersbaarheid van het gebruik van het terrein, nu het in handen van de provincie is gekomen. Daarnaast vraagt hij zich af waarom de luchthavenregeling voor onbepaalde tijd wordt vastgesteld. Hij zou graag zien dat er niet wordt gevlogen over de dorpen en



dorpskernen wordt gevlogen. Over het Amsterdam-Rijnkanaal zou het wel kunnen, maar niet over de natuurgebieden.

Reactie

De luchthavenregeling wordt bij provinciale verordening door Provinciale Staten vastgesteld. Het is altijd mogelijk om, mits daartoe voldoende redenen aanwezig zijn, de regeling in te trekken. Voor zover er al sprake zou zijn van een eventuele verstoring van flora en fauna, geldt een apart toestemmingsstelsel op grond van de Flora en Faunawet. Degene die de verstorende activiteit verricht dient, als voldaan wordt aan de voorwaarden die hiervoor gelden, een ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van LNV. Deze specifieke afweging dient derhalve niet plaats te vinden in de voorgestelde luchthavenregeling. De provincie is voorts niet bevoegd regels te stellen ten aanzien van het vliegen zelf. De piloot zal zich onder andere moeten houden aan de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

Ad c.

Samenvatting zienswijzen

De heer Th.J.A. Stam (reclamant) heeft namens LTO Noord zienswijzen ingediend. Hij geeft aan dat de polder Garsten waarin de luchthaven is gelegen, is aangewezen als weidevogelgebied. Door dit gebied loopt het Vredelantsepad welk in het voorjaar een sluitingsperiode heeft, namelijk van 15 maart tot 15 juni. Reclamant is van mening dat in deze periode ook geen gebruik zou mogen worden gemaakt van de luchthaven. Daarnaast is reclamant van mening dat de beschikking persoonsgebonden gemaakt moet worden, zodat deze niet kan worden doorverkocht.

Reactie

Er is sprake van de voortzetting van een bestaande situatie. Daarnaast geldt dat er geen sprake is van een nieuw initiatief, welke niet is toegestaan in die (natuur)gebieden waarin het volgens de Natuurkaart uit de Provinciale Luchtvaartnota verboden is om met gemotoriseerde luchtvaartuigen op te stijgen of te landen. Voor zover er al sprake zou zijn van een eventuele verstoring van flora en fauna, geldt een apart toestemmingsstelsel op grond van de Flora en Faunawet. Zie hiervoor hetgeen onder onze reactie Ad a. en b. is aangegeven. In overleg met de exploitant hebben wij overigens het begrip 'rechtsopvolger' uit de artikelen 3.2.1.1.2. en 3.2.1.3.3. gehaald. De luchthavenregeling is daarmee persoonsgebonden en kan dan ook verder niet worden overgedragen.

Gelet op het bovenstaande leiden deze zienswijzen tot enkele (tekstuele) wijzigingen en wijzigingen ter verduidelijking van de bepalingen uit de luchthavenregeling ten opzichte van het ontwerp ervan.

Ad d.

Samenvatting zienswijze

De heer N.P.A. Bos (reclamant) heeft ook namens diverse buurtbewoners zienswijzen ingediend. Reclamant stelt allereerst voor een voorschrift in de regeling op te nemen, dat als er na drie jaar geen vliegreuen zijn gemaakt de vergunning wordt ingetrokken. Op dit moment is de duur van de vergunning onbeperkt.

Reclamant is tevens bang dat ook nieuwe beschikkingen worden verstrekt, waarvoor nog niet eerder een regeling door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat was afgegeven. Het moet geen precedent scheppen voor nieuwe aanvragers.

Reclamant geeft voorts aan dat zij met de exploitant hebben afgesproken dat het aantal vluchten gereduceerd kan worden tot 10 vluchten per jaar. Zoals de regeling er nu uit ziet zou de exploitant 10 uur per dag, drie dagen per maand, 8 maanden lang, kunnen vliegen. Dit kan zorgen voor inbreuk op privacy en irritatie. De vlieghoogtes boven bebouwde kom en buitengebied/bewoning moeten expliciet worden aangegeven in de regeling. Bovendien zijn zij van mening dat de wetgeving moeilijk gevonden kan worden en dat ook deze beschikking op de website van de provincie te vinden moet



zijn. Reclamant geeft aan dat het mogelijk is om vluchtgegevens in GPS apparatuur op te slaan die vervolgens door het bevoegd gezag kunnen worden nagekeken.

Reclamant is verder van mening dat de regeling van toepassing is op meerdere MLA's terwijl er maar één MLA op dit adres staat geregistreerd. De regeling zou alleen van toepassing moeten zijn op de geregistreerde MLA. Dit moet voorkomen dat er informatie wordt gevlogen of dat er instructielessen aan derden worden gegeven. Artikel 3.2.1.1.3. zou dus niet van toepassing moeten worden verklaard. Reclamant is bovendien bang dat deze regeling ook op nieuw ontworpen MLA's van toepassing kan zijn.

Reclamant geeft daarnaast aan dat de milieuaspecten slecht zouden zijn onderbouwd en dat het broedseizoen moet worden ontzien. Ook de risicofactor zou slecht zijn geformuleerd, zodat uit de tekst is te halen dat bij 13 vliegbewegingen een dodelijk ongeluk zal gebeuren.

Reclamant geeft verder aan dat de regeling niet moet overgaan op mogelijke rechtsopvolgers. Zij hebben hierover contact gehad met de exploitant, die hier geen problemen mee zou hebben.

Reclamant is voorts van mening dat de zinsnede 'op ten hoogste 25, niet aaneengesloten dagen' niet voldoende duidelijk is. Er kan nu gelezen worden dat op 25 aaneengesloten dagen gevlogen kan worden. Reclamant is van mening dat de uiterste landingstermijn naar 21.00 uur moet worden gehaald.

Reactie

Een voorschrift dat de regeling wordt ingetrokken indien er drie jaar geen vliegreuen zijn gemaakt zal niet worden opgenomen in de luchthavenregeling. De regeling is een provinciale verordening, vastgesteld door Provinciale Staten. Het is altijd mogelijk om, mits daartoe uiteraard voldoende redenen aanwezig zijn, de regeling in te trekken.

In principe wordt uitgegaan van de bestaande situatie en de beschikkingen die reeds zijn afgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het staat anderen, die op dit moment geen beschikking hebben, vrij een luchthavenregeling aan te vragen. Wij zullen per aanvraag de gevolgen afwegen en toetsen aan de bestaande landelijke en provinciale wet- en regelgeving. Er is daarbij wel een verschil in de mogelijkheden voor nieuwe initiatieven ten opzichte van de voortzetting van bestaande situaties.

Wij hebben contact gehad met de heer De Waard, zodat hij op grond van artikel 3.15, lid 3, van de Awb kan reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen. Hij heeft aangegeven een afspraak, dat het aantal vluchten gereduceerd kan worden tot 10 vluchten per jaar, niet te hebben gemaakt. Er is enkel over de mogelijkheid gesproken. Deze zienswijze zal dus niet leiden tot een wijziging ten opzichte van de ontwerp-luchthavenregeling. Hij geeft bovendien aan dat hij nooit over de huizen vliegt, omdat dit niet is toegestaan. Provinciale Staten zijn overigens niet bevoegd regels te stellen ten aanzien van het vliegen zelf. De piloot zal zich onder andere moeten houden aan de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Klachten in verband met inbreuk op privacy en irritatie naar aanleiding van het vliegen kunnen zonodig worden ingediend bij de Luchtvaartpolitie. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Luchtvaartpolitie gaan namelijk over de gedragingen in het luchtruim.

De geldende landelijke wet- en regelgeving is overigens te raadplegen via internet, onder andere op www.wetten.nl. Op dit moment wordt gewerkt aan de nadere invulling van de provinciale website op het gebied van luchtvaart. Wij zullen bekijken of het mogelijk is een link aan te brengen naar de relevante wet- en regelgeving.

Voorzover er al sprake zou zijn van een eventuele verstoring van flora en fauna, geldt een apart toestemmingsstelsel op grond van de Flora en Faunawet. Degene die de verstorende activiteit verricht dient, als voldaan wordt aan de voorwaarden die hiervoor gelden, een ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van LNV. Deze specifieke afweging dient derhalve niet plaats te vinden in de voorgestelde luchthavenregelingen.

Voor wat betreft de onderbouwing van de risicofactor geldt het volgende. In artikel 5 en bijlage 2 van de Regeling houdende regels voor burgerluchthavens is de wijze van berekening voorgeschreven.



Hierin is opgenomen dat de kans op ongevallen bij vliegtuigjes lichter dan 1500 kilo, bij een start 6,71 keer 10 tot de macht min 6 en bij de landing 2,24 maal 10 tot de macht min 6 is. Het ongevalgevolgebied is het schadegebied waarin personen buiten het vliegtuig slachtoffer kunnen worden. Voor vliegtuigjes onder de 1500 kilo is dit gebied 145 m². De letaliteit is de fractie mensen buiten het vliegtuig, maar binnen het ongevalgevolgebied dat overlijdt. Bij een vliegtuig lichter dan 1500 kilo is dit 13%. Dit alles betekent dat de kans dat een dergelijk ongeval zich voordoet al minimaal is. In het uitzonderlijke geval dat een ongeval zich al voordoet, dan zal er van de 100 keer dat dit gebeurt, 13 keer een dodelijk ongeluk gebeuren binnen het ongevalgevolgebied. Bij een gemotoriseerd schermvliegtuig, dat slechts enkele tientallen kilo's weegt zal deze kans nog kleiner zijn. Uit artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens blijkt ook dat bij een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door micro light aeroplanes de voorgeschreven contouren niet buiten het luchthavengebied zullen vallen. Wij zijn van mening dat de risico's derhalve verwaarloosbaar zijn en er geen grenswaarde dient te worden opgenomen.

Op dit moment is het geen wettelijk vereiste dat de vluchtgegevens in gps-apparatuur moet worden opgeslagen. Dit zullen wij dan ook niet opnemen in de luchthavenregeling. Het is op grond van de onderhavige luchthavenregeling voor de exploitant wel verplicht ieder kwartaal het aantal vliegbewegingen te melden aan het bevoegd gezag. Dit is ook als zodanig in de huidige ontheffing voorgeschreven. Daarnaast moet op grond van de Regeling Veilig gebruik luchthavens en andere terreinen een register worden bijgehouden.

Wij zullen daarnaast artikel 3.2.1.1.3. van de luchthavenregeling niet verwijderen. In artikel 3.2.1.2.1 van de regeling wordt namelijk verder ingegaan op het soort te gebruiken luchtvaartuigen. Er mogen met deze regeling alleen micro light aeroplanes, zijnde schermvliegtuigen met hulpmotor, worden gebruikt. Bovendien zullen er geen lessen mogen plaatsvinden, aangezien in artikel 3.2.1.2.2 voorschrijft dat de luchthaven uitsluitend voor privé- of hobbydoeleinden mag worden gebruikt. Overigens wordt, met instemming van de exploitant, zowel artikel 3.2.1.1.2 als 3.2.1.3.3 van de regeling aangepast, zodat de regeling niet meer kan overgaan op rechtsopvolgers van de exploitant.

Het is niet de bedoeling dat artikel 3.2.1.2.1. van de regeling dusdanig wordt gelezen dat er op 25 aaneengesloten dagen wordt gevlogen. Het is niet toegestaan 2 aaneengesloten dagen te vliegen. In totaal mag in een jaar 25 dagen worden gevlogen. Deze zinsnede wordt dan ook niet aangepast. Overigens is dit in overeenstemming met de huidige ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorts is in deze luchthavenregeling bepaald dat enkel met een "MLA, zijnde een gemotoriseerd schermvliegtuig" gebruik van het terrein mag worden gemaakt. Wij achten dit voldoende duidelijk en specifiek. Het is daarmee niet toegestaan om met andersoortige luchtvaartuigen van het terrein gebruik te maken.

Op grond van de landelijke geldende wet- en regelgeving mogen MLA's alleen in de uniforme daglichtperiode vliegen. In de luchthavenregeling is daarnaast aangegeven dat de in de akoestische avondperiode, tussen 19.00 en 23.00 uur, een afstand van 75 meter tot de nabijgelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen moet worden aangehouden. Het aantal maanden waarin na 21.00 uur gevlogen zou mogen worden, is derhalve gering. Wij zullen de regeling hierop niet aanpassen, mede aangezien dit op grond van de huidige ontheffing is toegestaan.

Gelet op het bovenstaande leiden deze zienswijzen tot enkele tekstuele wijzigingen en wijzigingen ter verduidelijking van de bepalingen uit de luchthavenregeling ten opzichte van het ontwerp ervan.

Ad e.

Vanwege de concrete hoeveelheden vragen in deze zienswijze, hebben wij ten behoeve van de leesbaarheid hieronder na elke zienswijze direct onze reactie opgenomen.



provincie Utrecht

- *Wie zijn de rechtsopvolgers van de exploitant, aangezien de exploitant niet de eigenaar is van het terrein?*

Het woord “rechtsopvolgers” levert in deze onnodige verwarring op. Met instemming van de exploitant wordt dit woord verwijderd uit de luchthavenregeling.

- *Moet de nieuwe exploitant zich eerst bekend maken bij GS voordat hij gebruik kan maken van de luchthaven?*

Zie het antwoord hierboven.

- *Moet de eigenaar van de grond toestemming geven voor het gebruik van de luchthaven?*

Het is voor het vaststellen van de luchthavenregeling volgens de Wet luchtvaart geen voorwaarde dat de eigenaar van het terrein toestemming verleent. Eventuele afwezigheid van toestemming is dan ook geen grond om de luchthavenregeling niet af te geven. Dit is een civielrechtelijke aangelegenheid tussen exploitant en eigenaar van de grond.

- *Mogen de gastvliegers aangewezen worden per dag, maand, jaar, voor onbepaalde tijd?*

Deze opmerking is voor de regeling Loenen niet relevant. Hier mogen slechts 2 MLA's opstijgen en landen.

- *Haarzuilens is een recreatiegebied, waar duizenden op afkomen. Het meerdere keren per dag opstijgen kan dan voor hinder zorgen.*

De exploitant mag in Polsbroek slechts 100 vliegbewegingen per jaar maken. Dit betekent 50 starts en 50 landingen, aangezien een start en een landing reeds twee vliegbeweging betreft. Het is niet te verwachten dat een exploitant op één dag vaker gaat starten of landen, aangezien zijn vliegbewegingen dan zeer snel op raken. Wij hebben begrepen dat dit de algemene praktijk is. Overigens kunnen wij in de luchthavenregeling geen regels opnemen voor wat betreft het gebruik van het luchtruim.

- *De kaart uit bijlage 2 (nu bijlage 1) van de luchthavenregeling stemt niet overeen met de tekst.*

Op de tekening zijn geen aan- en uitvliegroutes getekend. De op de kaart ingetekende cirkel dient enkel ter nadere aanduiding van het specifieke luchthaventerrein. In artikel 3.2.1.1.4 wordt voor de zekerheid de zinsnede ‘met inbegrip van eventueel daarin aangegeven aan- en uitvliegroutes’ verwijderd, om onduidelijkheden hieromtrent te voorkomen.

- *Kan de luchthaven alleen gebruikt worden door schermvliegtuigen met hulpmotor met uitsluiting van alle andere soorten MLA's?*

Dat is juist. In artikel 3.2.1.2.1 worden alleen schermvliegtuigen met hulpmotor toegestaan, waardoor andere soorten MLA's of andere luchtvaartuigen dus worden uitgesloten. Dit is in overeenstemming met de huidige ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

- *Er is geen voorschrift opgenomen om afdoende voorzorgsmaatregelen om het publiek op veilige afstand te houden voor te schrijven.*

Wij hebben geen voorschrift opgenomen dat in verband met toeschouwers, omdat dit bij uitstek een voorwaarde is die betrekking heeft op de veiligheid van het gebruik van het luchtvaartterrein. Wij zijn er, zoals nu is gebleken ten onrechte, van uit gegaan dat deze voorwaarde in de landelijke Regeling Veilig gebruik luchthavens en andere terreinen zou zijn opgenomen. Nadere informatie leert ons namelijk dat dit niet het geval is. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft daarop aangegeven dit in de volgende wijziging van de Regeling (omstreeks april 2011) wederom terug te willen laten komen. Wij zullen dan ook alsnog een gelijkkluidend voorschrift opnemen in de onderhavige luchthavenregeling.

- *Wat zijn de eisen aan de rapportage en is deze openbaar?*

In de rapportage moet worden aangegeven hoeveel starts en landingen in dat kwartaal hebben plaatsgevonden met het gemotoriseerde schermvliegtuig. In artikel 3.2.2.3.2 van de regeling hebben



wij gespecificeerd wat de eisen aan de rapportage zijn. De afdeling Handhaving van de provincie Utrecht ziet toe op de naleving hiervan. Deze rapportages kunnen worden ingezien.

- *Bij de overwegingen ontbreken gegevens op basis waarvan de veiligheidscontour en de geluidscontour zijn vastgesteld.*

Gezien de aard en de omvang van het te gebruiken luchtvaartuig, het beperkte gebruik en de omvang van het betreffende terrein, is het zeer aannemelijk dat de beide contouren niet buiten het terrein komen. Er is verder getoetst aan de Provinciale Luchtvaartnota. Bij andere zienswijzen wordt hier verder op ingegaan.

- *Het woordje "niet" ontbreekt in de zin: 'Volgens berekeningen met een soortgelijk schermvliegtuig met hulpmotor is bepaald dat bij een start- of landingslocatie binnen circa 50 meter van een woning of andere geluidsvoelige bestemmingen het toegestane piekniveau tijdens de akoestische dagperiode (07.00 tot 19.00 uur) van 70 dB(A) wordt overschreden.'*

Hiermee wordt bedoeld dat binnen een afstand van 50 meter tot een woning het toegestane piekniveau wél wordt overschreden. Dit heeft als gevolg dat het schermvliegtuig dus niet mag opstijgen binnen deze 50 meter. Hoewel de zin juist is, zullen wij hem aanpassen ten behoeve van de leesbaarheid.

- *Er wordt verwezen naar berekeningen voor een soortgelijk schermvliegtuig, maar een verwijzing naar de genoemde berekening ontbreekt, waardoor verificatie niet mogelijk is.*

Het is niet geheel duidelijk waar reclamant op doelt. De bij de ontwerp-luchthavenregeling behorende stukken, waaronder de geluidsberekening van een zwaarder gemotoriseerd schermvliegtuig, hebben gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Deze berekening hebben wij dus wel degelijk onderbouwd.

- *Het werkwoord mist in de zin: '(...) en zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekken.'*

Dit wordt aangepast in de tekst van de ontheffing. De zin komt nu te luiden: (...) en zal zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekken.

- *Gelden voor MLA's dezelfde regels als voor andere kleine luchtvaart als zij in de lucht zijn?*

Regels over het gebruik van het luchtruim vallen niet onder de bevoegdheid van de provincie. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in onder andere de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, regels hieromtrent opgenomen. Voor MLA's geldt daarbij de Regeling MLA, waarin eisen en beperkingen ten aanzien van het gebruik van het MLA toestel zijn opgenomen. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat en de Luchtvaartpolitie zien toe op de naleving ervan.

- *Het niet opnemen van de grenswaarde voor de externe veiligheid is alleen gebaseerd op veronderstellingen en niet op berekeningen.*

Wij hebben onder andere gekeken naar de aard en het gewicht van het luchtvaartuig, het aantal bewegingen en de omvang van het terrein. Op grond hiervan is het aannemelijk dat het niet noodzakelijk is om een grenswaarde op te nemen. Nadere berekeningen zouden niets toevoegen aan de onderbouwing, zoals deze is opgenomen in deze luchthavenregeling. Wij verwijzen verder naar de reactie op de zienswijzen onder Ad d.

- *Waarom worden de piloten niet gehouden aan een gedragscode dat ze niet over natuurgebieden vliegen.*

De gedragscode "Verantwoord Vliegen" is afkomstig van de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Luchtvaart. De leden van de KNVvL dienen zich aan deze gedragscode te houden en kunnen er op worden aangesproken bij niet naleving ervan. De provincie heeft vanuit de geldende wet- en regelgeving niet de bevoegdheid om voorwaarden aan het gebruik van het luchtruim in de luchthavenregeling te stellen.



provincie ■ ■ Utrecht

- *Is het gebruik van het weiland als luchthaven in overeenstemming met het bestemmingsplan?*

Op dit moment is het weiland als agrarisch gebied bestemd in het bestemmingsplan. De verschillende gemeenten zijn reeds op de hoogte van het bestaande gebruik van de luchthaven door exploitant. Wij zijn niet bevoegd om dit eventuele mede-gebruik planologisch vast te leggen. Daarnaast geldt dat de luchthavenregeling geen directe doorwerking heeft in planologische plannen. Het wel of niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan is echter geen grond om de luchthavenregeling niet af te geven.

- *Is er een verklaring van geen bezwaar t.a.v. openbare orde en veiligheid van de Burgemeester?*

Deze voorwaarde is met de gewijzigde Wet luchtvaart komen te vervallen. Overigens heeft de Burgemeester van Loenen aan de Vecht in het verleden deze verklaringen van geen bezwaar voor het betreffende gebruik afgegeven.

Gelet op het bovenstaande leiden deze zienswijzen tot enkele tekstuele wijzigingen en wijzigingen ter verduidelijking van de bepalingen uit de luchthavenregeling ten opzichte van het ontwerp ervan.



BIJLAGE 1: Kaart met luchthavengebied (gearceerd)

