


**College van Gedeputeerde Staten  
statenvoorstel**

Datum	: 25 oktober 2010	Nummer PS:	PS2010MME15
Afdeling	: AVV	Commissie	: MME
Registratienummer:	80866590	Portefeuillehouder	: W. de Jong

---

**Titel** : Definitieve Luchthavenregeling MLA-terrein Polsbroek
 

---

**Inhoudsopgave**

Besluit	pag.	3
Toelichting	pag.	5
Bijlage(n): Definitieve Luchthavenregeling MLA-terrein Polsbroek	pag.	7

---

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 licht vliegtuigje. Deze soort van recreatieve luchtvaartuigen valt onder de noemer micro light aeroplanes (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 Polsbroek 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 Polsbroek heeft van 15 juli tot 25 augustus 2010 ter inzage gelegen. Hierop zijn zienswijzen naar voren gebracht door Stichting Helihinder en de lokale



gebiedscoördinator. Een van de zienswijzen is gericht op de bescherming van de weidevogels. De bescherming van flora en fauna vindt primair plaats op grond van het toestemmingsstelsel op grond van de Flora en Faunawet. 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.

Ondanks deze zienswijzen wordt de voorgestelde luchthavenregeling slechts in beperkt gewijzigde vorm definitief voorgelegd aan PS om te worden vastgesteld. De definitieve luchthavenregeling voldoet namelijk aan de voorwaarden uit de Provinciale Luchtvaartnota en er is sprake 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 echter niet 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 op dit moment in het bezit van een ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast heeft de gemeente Lopik het luchtvaartterrein planologisch ingepast in het bestemmingsplan.

#### **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. Er is in de voorwaarden opgenomen dat deze luchthavenregeling persoonsgebonden is en derhalve niet kan worden overgedragen.

Voorgesteld wordt de Luchthavenregeling MLA-terrein Polsbroek 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 80866590,

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 Polsbroek kan worden vastgesteld;

Besluiten:

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

voorzitter,

griffier,



*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 Polsbroek 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 Stichting Helihinder en de lokale gebiedscoördinator. Deze zijn in de luchthavenregeling opgenomen, waarna er een reactie op is gegeven. Kort gezegd komt het er op neer er meer algemene zienswijzen naar voren zijn gebracht en zienswijzen die betrekking hebben op de bescherming van weidevogels. 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, onder andere door middel van financiële bijdragen zodat weidevogelcontracten met boeren kunnen worden afgesloten. In de Provinciale Luchtvaartnota is dit voor nieuwe initiatieven echter niet 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. Daarnaast heeft de gemeente Lopik het luchtvaartterrein planologisch ingepast in het bestemmingsplan.

*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.

**5. Financiën**

n.v.t.

**6. Realisatie**

n.v.t.



## provincie Utrecht

### 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 Polsbroek.



## **Luchthavenregeling MLA-terrein Polsbroek, gemeente Lopik**

Besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 25 oktober 2010 (nr. 80866590) houdende vaststelling van de luchthavenregeling MLA-terrein Polsbroek, gemeente Lopik.

Provinciale Staten van Utrecht;

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 6 juli 2010, nr. 80850547, inzake de luchthavenregeling MLA Polsbroek;

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 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 3.2.2 onderdeel uitmaakt van hoofdstuk 3 van de Luchtvaartverordening provincie Utrecht;

Besluiten vast te stellen de volgende luchthavenregeling:

### **Paragraaf 3.2.2.1 - algemeen**

#### **Artikel 3.2.2.1.1**

Deze regeling is van toepassing op de luchthaven aan de Zuidzijdseweg 100 A, 3415 PR Polsbroek, kadastraal bekend gemeente Lopik, sectie D, nummer 681, zoals aangegeven op de bij deze regeling behorende tekening.

#### **Artikel 3.2.2.1.2**

De exploitant van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.2.1.1 is de heer A.B. Zijderlaan.

#### **Artikel 3.2.2.1.3**

Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.2.1.1 mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant als benoemd in artikel 3.2.2.1.2, of op enig moment door maximaal drie door hem aangewezen gastvlieger(s).

#### **Artikel 3.2.2.1.4**

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

#### **Artikel 3.2.2.1.5**

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 3.2.2.1.1 overeenkomstig deze regels en voorschriften ingericht en gebruikt wordt.

**Artikel 3.2.2.1.6**

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

**Paragraaf 3.2.2.2 - regels voor het luchthavenluchtverkeer****Artikel 3.2.2.2.1**

Op de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.2.1.1 mogen micro light aeroplanes opstijgen en landen, met een maximum van 100 vliegbewegingen per gebruiksjaar, op ten hoogste 25, niet aaneengesloten dagen, met een maximum van drie dagen per maand.

**Artikel 3.2.2.2.2**

De luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.2.1.1 mag uitsluitend voor privé- of hobbydoeleinden worden gebruikt.

**Artikel 3.2.2.2.3**

Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.2.1.1 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 3.2.2.2.4**

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

**Artikel 3.2.2.2.5**

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 3.2.2.3 - Rapportageverplichtingen****Artikel 3.2.2.3.1**

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

**Artikel 3.2.2.3.2**

Binnen vier weken na het einde een gebruiksperiode van drie maanden dient de in artikel 3.2.2.1.2 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 3.2.2.3.3**

Tevens dient binnen een maand na het einde van een gebruiksjaar de in artikel 3.2.2.1.2 genoemde exploitant een rapportage op te stellen over het gebruik van de luchthaven, zoals genoemd in artikel 3.2.2.1.1, gedurende het gebruiksjaar.

**Artikel 3.2.2.3.4**

De in artikel 3.2.2.3.2 genoemde rapportage moet worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Doel van deze rapportage is inzicht verschaffen in het gebruik van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.2.1.1.





**Paragraaf 3.2.2.4 – Inwerkingtreding**

**Artikel 3.2.2.4.1**

Deze luchthavenregeling treedt in werking de dag na verzending ervan aan de exploitant.

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 luchtruimgebruik 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 zweefstoestellen (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, gelegen aan de Zuidzijdseweg 100 A te Polsbroek, gemeente Lopik, bestaande uit een gedeelte van een perceel dat kadastraal bekend is onder: gemeente Lopik, sectie D, nummer 681.

#### 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) op 19 augustus 2009 met een geldigheidsduur tot 1 februari 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.

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 Polsbroek

#### 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, van het Besluit Burgerluchthavens van 30 september 2009<sup>1</sup>, is de vaststelling van een luchthavenregeling in dit geval aan de orde. Een luchthavenregeling is aan de orde, indien de geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{DEN}$  zich niet buiten het luchthavengebied bevindt. Gebaseerd op het type luchtvaartuig (snorvliegtuig) en het maximum aantal vliegbewegingen dat is vastgesteld voor deze luchthaven, zal de 56 dB(A)  $L_{DEN}$  geluidscontour zich niet buiten het luchthavengebied 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 Polsbroek moet derhalve een luchthavenregeling worden afgegeven 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 Zijderlaan, heeft derhalve als basis voor onderhavige luchthavenregeling gediend. Er vindt geen uitbreiding of verandering van de bestaande situatie plaats.

#### *Lokale omstandigheden*

De luchthaven betreft een weiland met gras, waarvan wordt opgestegen met een micro light aeroplane. Ons zijn geen klachten bekend over deze activiteiten. Wel hebben wij vernomen dat in het poldergebied waarin het betreffende weiland zich bevindt weidevogels broeden, waaronder de grutto. Volgens de Natuurkaart, behorende bij de Luchtvaartnota provincie Utrecht, is het betreffende weiland echter niet gelegen in een in de Luchtvaartnota aangewezen natuur- of stiltegebied. Wel is de luchthaven gelegen in de zogenaamde bufferzone. Dit is een gebied van 2000 meter vanaf de grens van de verschillende in de Luchtvaartnota aangewezen natuur- en stiltegebieden. Binnen deze bufferzone is gemotoriseerd landen en opstijgen uitsluitend toegestaan als de aanvrager voldoende heeft aangetoond dat het geen invloed heeft op het gevoelige gebied. Zoals reeds is aangegeven, is voor het onderhavige terrein sprake van een reeds bestaande situatie, die ongewijzigd wordt voortgezet. Daarnaast is er sprake van een beperkt gebruik van maximaal 100 vliegbewegingen per jaar en wordt vanwege het type luchtvaartuig de invloed op de vastgestelde gevoelige gebieden beperkt. Daarnaast geldt er binnen de luchtvaartsector over de "general aviation" een overigens

<sup>1</sup> Staatsblad 2009-412



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 afgeven 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 46 van het Besluit luchtwaardigheid en artikel 56 van het Luchtverkeersreglement;

Op grond van de Luchtvaartnota mogen binnen 500 meter van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen geen gemotoriseerd landen of starten van luchtvaartuigen plaatsvinden. Volgens berekeningen met een soortgelijk luchtvaartuig is bepaald dat bij een start- of landingslocatie op minimaal 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 avondperiode<sup>2</sup> (19.00 tot 23.00 uur) geldt een toegestane piekbelasting van 65 dB(A).

Binnen 500 meter van het luchthavengebied in Polsbroek zijn geen woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Hierdoor kan voldaan worden aan de regels voor wat betreft geluid, zoals in de Luchtvaartnota zijn vastgelegd. Daarnaast mag er op grond van onderhavige luchthavenregeling slechts een beperkte hoeveelheid vliegbewegingen per jaar plaatsvinden. Wij achten het dan ook niet noodzakelijk om een grenswaarde voor wat betreft geluid op te nemen in de luchthavenregeling.

Gebaseerd 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*

Uit navraag bij de gemeente Lopik is gebleken dat het luchtvaartterrein planologisch is ingepast in het bestemmingsplan ter plaatse. De afweging omtrent de ruimtelijke impact heeft derhalve reeds plaatsgevonden.

#### *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 Polsbroek ter inzage gelegen op het provinciehuis te Utrecht en op het gemeentehuis te Lopik. In deze periode hebben wij enkele zienswijzen mondeling, dan wel schriftelijk ontvangen. Hieronder zullen wij eerst een samenvatting geven van de zienswijzen, waarna onze reactie volgt.

<sup>2</sup>

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.



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.

#### *Zienswijzen*

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

- a. 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.
- b. Binnen de termijn hebben wij per telefoon een mondelinge zienswijze ontvangen van de heer L. Kramer, Reigerstraat 12, 3405 WD te Benschop.

#### **Ad. a**

##### Zienswijze

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

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

Het aantal van vier vliegers geldt op enig moment. Dit is voorgeschreven om veiligheidsredenen in overeenstemming met de ontheffing die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat eerder aan de exploitant heeft afgegeven. Er mogen dus op enig moment maar vier vliegers aanwezig zijn die starten en of landen. De woorden ‘op enig moment’ zullen wij dan ook in de luchthavenregeling opnemen.

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

Voor zover het eventueel recreërende personen in Polsbroek betreft, geldt het volgende. 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 3.2.2.1.4 wordt voor de zekerheid de zinsnede ‘met inbegrip van eventueel daarin aangegeven aan- en uitvliegroutes’ verwijderd, om onduidelijkheden hieromtrent te voorkomen.

- *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 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 de MLA. In artikel 3.2.2.3.2 van de luchthavenregeling 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.

- *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 geluidsgevoelige 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 de MLA 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 zwaardere MLA, hebben gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Reclamant heeft deze stukken kunnen inzien. De 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. 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 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.

- *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.

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

Op dit moment is het luchthaventerrein ingepast in het bestemmingsplan. De gemeente is daardoor reeds op de hoogte van het bestaande gebruik van de luchthaven door exploitant. Het wel of niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan is overigens 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 Lopik in het verleden deze verklaringen van geen bezwaar voor het betreffende gebruik afgegeven, waardoor de ontheffingen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn 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.

## **Ad b.**

### Samenvatting zienswijze

Dhr. Kramer (reclamant) is de gebiedscoördinator Lopikerwaard. Volgens dhr. Kramer is het hele gebied een belangrijk weidevogelgebied. Met de eigenaren van alle omliggende weilanden zijn zogenaamde weidevogelcontracten afgesloten, behalve met de exploitant en diens broer. Zulk een contract houdt volgens reclamant in dat deze eigenaren een vergoeding krijgen ter bescherming van de weidevogels. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in het met rust laten van de weilanden tijdens het broedseizoen van 1 april tot 15 juni en het nemen van bepaalde maatregelen. Voor sommige weilanden geldt daarnaast dat er sprake is van zogenaamde plas-dras gebieden, waar voor doortrekkende vogels in het voorjaar rekening mee wordt gehouden. Zelfs wandelpaden gaan dicht in het broedseizoen. Dit gebeurt in de winterperiode ook nabij de ganzenopvang. Als deze luchthavenregeling wordt vastgesteld, dan kan bij beter de subsidies voor de omliggende boeren intrekken, omdat het dan volgens hem geen zin heeft om een financiële bijdrage te leveren, omdat er verstoring optreedt. Het



budget waar de gebiedscoördinator beschikking over heeft is ongeveer een half miljoen euro per jaar. De provincie Utrecht draagt hier aan bij. Daarnaast vindt dhr. Kramer het problematisch dat de Luchthavenregeling voor onbepaalde tijd wordt afgegeven en dat de exploitant ook andere personen gebruik mag laten maken van het weiland. Hij vindt dat er in het broedseizoen in ieder geval niet mag worden opgestegen of geland. Dhr. Kramer heeft met gemeenten in het gebied afspraken gemaakt dat hij op de hoogte wordt gehouden van initiatieven in het gebied, die mogelijk effect hebben op de weidevogels. Zo geeft dhr. Kramer aan dat ook luchtballonnen verstoring veroorzaken.

### Reactie

De exploitant heeft op dit moment een ontheffing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor hetzelfde gebruik. Deze luchthavenregeling houdt slechts de bestemming van de voortzetting van het huidige gebruik in. Er is bijvoorbeeld geen sprake van een uitbreiding van het aantal vliegbewegingen. In de Provinciale Luchtvaartnota is voorts vastgelegd dat nieuwe initiatieven voor gemotoriseerde luchtvaartuigen niet zijn toegestaan in die (natuur)gebieden waarin het volgens de Natuurkaart uit de Provinciale Luchtvaartnota verboden is. Het luchtvaartterrein in Polsbroek betreft echter geen nieuw initiatief. Daarnaast valt het terrein niet in één van de natuurgebieden zoals die zijn aangewezen op de Natuurkaart uit de Provinciale Luchtvaartnota. Wel valt het terrein in de bufferzone van 2 kilometer vanaf een dergelijk (natuur)gebied. Dit betekent dat er een afweging dient te worden gemaakt. Dat het terrein in een weidevogelgebied blijkt te vallen, nemen wij mee in de afweging. Wij dienen echter ook rekening te houden met het feit dat er sprake is van een beperkt gebruik dat reeds plaatsvindt en waarover ons niet eerder klachten hebben bereikt. Wij gaan er dan ook vanuit dat een verstoring ter plaatse vanwege het starten of landen met een MLA minimaal zal zijn. Daarnaast moet worden verduidelijkt dat er geen verharde landingsbaan of iets soortgelijks wordt ingericht. Er is bovendien sprake van een gelimiteerd en beperkt gebruik, waarbij maximaal 100 vliegbewegingen per jaar mogen worden gemaakt. Hierbij moet worden opgemerkt dat een start en een landing reeds twee vliegbeweging betreft.

Voor zover er al sprake zou zijn van een eventuele verstoring van flora en fauna, dan geldt een apart toestemmingsstelsel op grond van de Flora en Faunawet. Degene die een eventueel verstorende activiteit verricht dient dit zelf te onderzoeken. Als voldaan wordt aan de voorwaarden die hiervoor gelden, dient een ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV. Deze specifieke afweging dient derhalve niet plaats te vinden in de voorgestelde luchthavenregeling.

Op grond van het bovenstaande leiden de zienswijzen niet tot wijziging van de luchthavenregeling ten opzichte van het ontwerp ervan.

### **Reactie exploitant op zienswijzen**

Ingevolge artikel 3:15, lid 2, van de Awb hebben wij de exploitant, de heer Zijderlaan, in de gelegenheid gesteld om te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen. Wij hebben kort samengevat per telefoon de volgende reactie ontvangen. De exploitant stemt in met het verwijderen van het woord “rechtsopvolgers” uit de voorwaarden. Verder meldt de exploitant dat hij uit eigen beweging tijdens het broedseizoen het maaien tot een minimum beperkt. Vanwege de veiligheid is hij echter op grond van de landelijke wet- en regelgeving genoodzaakt om de baan op het weiland, die wordt gebruikt voor het opstijgen of landen, kort gemaaid te houden. De rest van het betreffende weiland maait hij dan niet. De exploitant geeft verder aan dat hij er ook vogels zijn die met hem meevliegen. Zo is er een ooievaar die elk jaar terugkeert naar een nabijgelegen nest, die wel eens met hem meevliegt als hij opstijgt. Hij heeft ook wel eens meegemaakt dat een zwaan en een duif gelijk met hem opsteeg en mee vloog. Volgens de exploitant kan er dus geen sprake van verstoring zijn.





*provincie* ■ ■ *Utrecht*

**Overige wijzigingen ten opzichte van de ontwerp-luchthavenregeling**

Uit navraag bij de gemeente Lopik is gebleken dat het luchtvaartterrein planologisch is ingepast in het bestemmingsplan ter plaatse. Wij hebben dit in de overwegingen aangepast.

