



Provinciaal blad 2012, 46

Luchthavenregeling luchthaven Zandpad 39 te Breukelen, gemeente Stichtse Vecht.

Besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 12 november 2012 (nr. 80C2912F) houdende vaststelling van de luchthavenregeling Zandpad 39 te Breukelen, gemeente Stichtse Vecht.

Provinciale Staten van Utrecht;

Gelezen:

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 2 oktober 2012, nr. 80Co16DD, inzake de luchthavenregeling Zandpad 39 te Breukelen, gemeente Stichtse Vecht;

Gelet op:

Gelet op het overgangsrecht uit artikel XV en IX 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), de Wet luchtvaart, het Besluit Burgerluchthavens en de Regeling Burgerluchthavens;

Overwegende:

- dat voor deze luchthaven door de minister van Verkeer en Waterstaat een Bignal-besluit is afgegeven;
- dat het bestaande gebruik dan ook conform pagina 26 van de Luchtvaartnota provincie Utrecht als uitgangspunt is genomen;
- dat deze luchthavenregeling als paragraaf 3.2.5 onderdeel uitmaakt van hoofdstuk 3 van de Luchtvaartverordening provincie Utrecht;

Besluiten vast te stellen de volgende luchthavenregeling:

Paragraaf 3.2.5.1 - Algemeen

Artikel 3.2.5.1.1

Deze regeling is van toepassing op het luchthaventerrein aan de Zandpad 39 te Breukelen, gemeente De Stichtse Vecht, kadastraal bekend gemeente Breukelen Sint Pieters, sectie B, nummer 1135 met ETRS lengte en breedte coördinaten 52°10'32." N 5°00'38" O zoals aangegeven op de bij deze regeling behorende kaart (zie Bijlage 1).

Artikel 3.2.5.1.2

De exploitant van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.5.1.1 is KNSF NV.

Artikel 3.2.5.1.3

Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.5.1.1 mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant als benoemd in artikel 3.2.5.1.2.

Artikel 3.2.5.1.4

Deze luchthavenregeling is niet overdraagbaar aan enig ander natuurlijk- of rechtspersoon.

Artikel 3.2.5.1.5

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

Artikel 3.2.5.1.6

Naast deze regeling zijn onder andere de regels en artikelen 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 3.2.5.1.1 overeenkomstig deze regels en artikelen ingericht en gebruikt wordt.

Artikel 3.2.5.1.7

Het gebruiksjaar betreft het kalenderjaar.

Paragraaf 3.2.5.2 - Regels voor het luchthavenluchtverkeer

Artikel 3.2.5.2.1

Op de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.5.1.1 mag uitsluitend opgestegen en geland worden met de volgende typen helikopters: een Eurocopter EC-120, een Eurocopter EC-130 en een Eurocopter EC-135.

Elke landing of opstijging is een afzonderlijke vliegbeweging. Op de luchthaven mogen maximaal 1100 vliegbewegingen per gebruiksjaar gemaakt worden, met dien verstande dat:

- een beweging met een Eurocopter EC-120 telt voor = 1 beweging;
- een beweging met een Eurocopter EC-130 telt voor = 1,3 beweging;
- een beweging met een Eurocopter EC-135 telt voor = 1,4 beweging.

Artikel 3.2.5.2.2

De luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.5.1.1 mag gebruikt worden voor:

- vervoersvluchten, zijnde niet-commerciële vluchten, waarvoor vrijstelling van de luchtvervoersvergunning verleend is, voor zover zulks niet commerciële vluchten van recreatieve aard betreft waarvoor geen werving heeft plaatsgevonden en de maximum toegelaten totaal massa van het gebruikte luchtvaartuig niet hoger is dan 2000 kg, of
- vervoersvluchten, zijnde commerciële vluchten, voor vervoer ten behoeve van op het terrein gevestigde bedrijven (zakenvluchten), waarvoor vrijstelling van de luchtvervoersvergunning verleend is.

Artikel 3.2.5.2.3

Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.5.1.1 mag tijdens de dagperiode (07.00-19.00) gebruik worden gemaakt. In de avondperiode (19.00-23.00) mag maximaal 5% van de maximaal toegestane vliegbewegingen plaatsvinden. Het landen en opstijgen in de nachtperiode (23.00-07.00) is niet toegestaan.

Artikel 3.2.5.2.4

In de periode van maart tot oktober mogen de vliegbewegingen enkel in de periode tussen een half uur na zonsopkomst en een half uur voor zonsondergang plaatsvinden.

Paragraaf 3.2.5.3 - Rapportageverplichtingen

Artikel 3.2.5.3.1

Door de exploitant wordt binnen 12 uur na elke vliegbeweging in een logboek onder andere het tijdstip van landen of opstijgen, het merk, soort en identificatienummer van het luchtvaartuig, de naam van de piloot en eventuele bijzonderheden en calamiteiten vastgelegd.

Artikel 3.2.5.3.2

Binnen vier weken na het einde van een gebruiksjaar dient de exploitant een rapportage met betrekking tot dat gebruiksjaar, te overleggen aan Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht over het gebruik van de luchthaven, zoals genoemd in artikel 3.2.5.1.1.

Artikel 3.2.5.3.3

De in artikel 3.2.5.3.2 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 3.2.5.1.1.

Paragraaf 3.2.5.4 – Inwerkingtreding en geldigheid

Artikel 3.2.5.4.1

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

Artikel 3.2.5.4.2

Deze luchthavenregeling kan in ieder geval geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken indien:

- a. de regeling ten gevolge van een onjuiste of onvolledige opgave is verleend;
- b. niet overeenkomstig de regeling is of wordt gehandeld;
- c. de aan de regeling verbonden artikelen of beperkingen niet zijn of worden nageleefd.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van provinciale staten van Utrecht van 12 november 2012.

Provinciale Staten van Utrecht,

R.C. ROBBERTSEN, voorzitter.

L.C.A.W. GRAAFHUIS, griffier.

Uitgegeven 20 november 2012
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen

H. GOEDHART, secretaris

Overwegingen

Algemeen

Inleiding

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 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, zijnde het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de regelgever. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)¹ en Korps Landelijke Politiediensten zijn handhavende en toezichthoudende instanties op naleving van de wet- en regelgeving met betrekking tot luchtvaart.

Ontheffings situatie en overgang naar Wet luchtvaart

Onderhavige luchthavenregeling betreft een luchthaventerrein voor helikopters, gelegen aan het Zandpad 39 te Breukelen, gemeente de Stichtse Vecht.

De exploitant is op dit moment in het bezit van een ontheffing op grond van artikel 14, tweede lid onder a, van de Luchtvaartwet (de wet is vervallen op 1 november 2009) ten behoeve van het starten en landen met een helikopter, afgegeven door de IVW² op 21 december 2005.

Indien er sprake van een Bignal-terrein, zoals in het geval van de ontheffing van de IVW, zonder einddatum dan geldt het bepaalde in de artikelen IX, lid 3, en XV van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (verder: Rbml). Op grond van dit eerste artikel zal een dergelijke ontheffing pas vervallen indien een nieuwe luchthavenregeling is vastgesteld. De termijn van een jaar, die naar voren komt in artikel XV van het Rbml, is een termijn van orde.

¹ De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de VROM-inspectie (VI) zijn gefuseerd. Sinds 1 januari 2012 vormen zij samen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

² De ontheffing is afgegeven door de IVW op 21 december 2005. In de overwegingen wordt de naam ILT gebruikt zie ook voetnoot 1.

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 is dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu) een verklaring van veilig gebruik in de zin van artikel 8.49 van de Wet luchtvaart afgeven.

Overwegingen Luchthavenregeling luchthaven aan het Zandpad 39 te Breukelen, gemeente Stichtse Vecht

Luchthavenbesluit of luchthavenregeling

Een luchthavenregeling is aan de orde, indien de geluidcontour van 56 dB L_{DEN} zich niet buiten het luchthavengebied bevindt, maar vaker dan 12 dagen per jaar gebruik wordt gemaakt van de luchthaven. De geluidsbelasting door het opstijgen en landen van helikopters is afhankelijk van het type helikopter en het aantal vliegbewegingen per jaar. Met behulp van een rekenprogramma, de z.g. L_{DEN} Tool, kan de ligging van o.a. de 56 dB L_{DEN} contour bepaald worden. Wanneer de 56 dB L_{DEN} contour binnen de grenzen van het luchthavengebied ligt, kan een luchthavenregeling worden vastgesteld. Indien deze contour buiten de grenzen van het luchthavengebied valt, is een vaststelling van een luchthavenbesluit vereist. Het L_{DEN} Tool is gemaakt door Adecs Airinfra te Delft, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Gebaseerd op het type luchtvaartuig (helikopters) en het maximum aantal vliegbewegingen dat is vastgesteld voor deze luchthaven, zal de 56 dB L_{DEN} geluidcontour zich niet buiten het luchthavengebied vormt.

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 < 5700 kg);

Gebaseerd op het aantal vliegtuigbewegingen en de ongevalkans in combinatie met de minimale impact (lage MTOW) en de lage letaliteit, is met behulp van het rekenprogramma GEVERS berekend dat de 10-6 PR externe veiligheidscontour 50 meter vanaf het middelpunt

van het luchthavengebied komt te liggen. Bij deze afstand zal de 10-6 PR externe veiligheidscontour zich niet buiten het luchthavengebied uitstreken.

Wij concluderen hieruit dat voor de luchthaven aan het Zandpad 39 te Breukelen geen luchthavenbesluit maar een luchthavenregeling moet worden afgegeven.

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 KNSF NV, heeft derhalve als basis voor onderhavige luchthavenregeling gediend. Er vindt geen uitbreiding van de bestaande situatie plaats. Het aantal vliegbewegingen neemt zelfs af.

Gevolgen voor milieu (geluid en externe veiligheid)

Om het milieu te beschermen en het hinder en gevaar zoveel mogelijk te voorkomen, stelt de provincie eisen aan de locatie en het gebruik van nieuwe luchthavens. Hoewel deze luchthavenregeling een omzetting voor een bestaand terrein betreft, is deze getoetst aan de eisen die in het provinciale Luchtvaartnota stelt.

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

- Bij het voorgenomen gebruik mogen er geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 48 dB L_{DEN}^3 contour (komen te) liggen;
- Een nieuw luchthaven dient minimaal 500 meter afstand tot de dichtstbijzijnde woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen aan te houden, tenzij aangetoond wordt dat de beoogde luchtvaartactiviteiten geen negatief effect hebben op de leefomgeving van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen;
- Bij het voorgenomen gebruik mogen er geen kwetsbare objecten binnen de 10-6 PR externe veiligheidscontour (komen te) liggen.

Als de 48 dB L_{DEN} contour buiten de 500 meter lijn ligt dan geldt die afstandsgrens van 500 meter uiteraard als grens voor geluidgevoelige bestemmingen. Met berekeningen is

3 Een geluidsniveau van 48 dB Lden komt overeen met 10% ernstig gehinderden. Dit wil zeggen dat bij een geluidsbelasting van 48 dB Lden vliegtuiglawaai 10% van de mensen aangeeft ernstig gehinderd te zijn. De provincie Utrecht is van mening dat het accepteren van meer dan 10% ernstig gehinderden niet past binnen haar omgevingsdoelstellingen.

vastgesteld dat de 48 dB L_{DEN} contour binnen de 500 meter lijn ligt. Daarnaast blijkt uit de berekeningen er binnen de 48 dB L_{DEN} contour geen woningen liggen. Bovendien geldt deze voorwaarde enkel voor nieuwe terreinen, het betreft hier een omzetting voor een bestaand terrein.

Daarnaast mag er op grond van onderhavige luchthavenregeling slechts een beperkte hoeveelheid vliegbewegingen per jaar plaatsvinden. In goed overleg met ons heeft de exploitant het aantal en de momenten van de vliegbewegingen zodanig beschreven dat de mogelijke overlast voor de omgeving beperkt is. Hierdoor kan voldaan worden aan de regels voor wat betreft geluid, zoals deze in de Luchtvaartnota zijn vastgelegd. Wij achten het dan ook niet noodzakelijk een grenswaarde voor wat betreft geluid op te nemen in de luchthavenregeling.

Op basis van berekeningen met het rekenprogramma GEVERS is vastgesteld dat de 10-6 PR externe veiligheidscontour bij een afstand van 50 meter vanaf het middelpunt van het luchthavengebied zich niet buiten de luchthaven uitstrekt. Binnen de 10-6 PR externe veiligheidscontour van 50 meter bedraagt het maximale aantal vliegbewegingen voor de gebruikte type helikopters per jaar als volgt: 1100 vliegbewegingen met een EC-120, 850 vliegbewegingen met een EC-130 of 800 vliegbewegingen met een EC-135.

Omdat de exploitant in werkelijkheid gebruik zal (blijven) maken van een combinatie van de drie helikopters, namelijk EC-120, EC-130 en EC-135, wordt in de luchthavenregeling het aantal vliegbewegingen als volgt vastgesteld:

- een beweging met een Eurocopter EC-120 telt voor $1100/1100 = 1$ beweging;
- een beweging met een Eurocopter EC-130 telt voor $1100/850 = 1,3$ beweging;
- een beweging met een Eurocopter EC-135 telt voor $1100/800 = 1,4$ beweging.

Het aantal vliegbewegingen (elke landing of opstijging is een afzonderlijk vliegbeweging) op de luchthaven is dus maximaal 1100 per gebruiksjaar, maar wordt minder indien gebruik wordt gemaakt van de EC-130 of de EC-135.

Wij achten het dan noodzakelijk een grenswaarde voor wat betreft externe veiligheid op te nemen in de luchthavenregeling. Door het opnemen van een grenswaarde c.q. aantal vliegbewegingen wordt voorkomen dat de 10-6 PR externe veiligheidscontour buiten het luchthavengebied komt te liggen.

Overige geldende wet- en regelgeving

Volgens de Natuurkaart, behorende bij de Luchtvaartnota provincie Utrecht, is het betreffende perceel niet gelegen in de Luchtvaartnota aangewezen natuur- en stiltegebieden, of de zogenaamde bufferzone. Wel is de luchthaven gelegen circa 800 m westelijk van de westgrens van het Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen.

Flora en faunawet en Natuurbeschermingswet

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 (Ffw) en de Natuurbeschermingswet (Nb-wet).

Alleen indien op voorhand aannemelijk is dat de aangevraagde activiteit in strijd komt met de bepalingen van de Ffw kan dit aan de verlening van de luchthavenregeling in de weg staan. Het voert te ver om van ieder bestuursorgaan, dat betrokken is bij besluitvorming ten aanzien van een activiteit waarbij mogelijk de Ffw in geding is, te verlangen dat een Ffw-toets is vereist. Degene die de activiteiten uitvoert zal hiertoe zelf onderzoek moeten uitvoeren.

Ten tijde van de verlening van de ontheffing op grond van artikel 14, tweede lid onder a, van de Luchtvaartwet (de wet is vervallen op 1 november 2009) door de IVW zijn volgende onderzoeken gebruikt om de effecten van heliverkeer naar de betreffende locatie in relatie tot de natuurwetgeving te beoordelen:

- Beoordeling van effecten van heliverkeer van en naar Queeckhoeven (Breukelen) in relatie tot groene wet- en regelgeving, Bureau Waardenburg b.v., 16 november 2005;
- De Quick Scan helicopter landplaats bij Queekhoeven, VZZ rapport 2005.80, E.A. Jansen en A.H. Spitzen, november 2005;
- Beoordeling winterverblijven vleermuizen Queekhoeven, Breukelen, Bureau Waardenburg b.v., 14 december 2005.

In “Beoordeling van effecten van helihaven van en naar Queeckhoeven” wordt gesteld dat gezien de beperkte oppervlakte die beïnvloed wordt en de sterkte van de verstoring geen grootschalige veranderingen (verhuizen naar elders) in aantal vogels in het betrokken deelgebied (kievitsbuurt) worden verwacht. Bovendien wordt gesteld dat het betreffende deelgebied van de sbz een zeer beperkte betekenis als foerageergebied voor in de sbz broedende purperreigers heeft. Het is dus niet op voorhand aannemelijk dat er sprake is van een significant effect. De ander in het aanwijzingsbesluit genoemde soorten worden in het geheel niet beïnvloed. Ook hiervoor zijn significante effecten niet in beeld. Door Bureau Waardenburg wordt dus geconcludeerd dat er geen sprake is van significante effecten voor de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000).

Naar aanleiding van de eerste toets op de Ffw is aanvullend een Quick Scan en een Beoordeling winterverblijven uitgevoerd om te bezien of er op het landgoed in de nabijheid van de helihaven, winterverblijven voor vleermuizen zijn. Geconstateerd is dat dit niet het geval is. Wel wordt aanbevolen om in de periode van een half uur voor zonsondergang tot een half uur na zonsopkomst van maart tot oktober niet met de helikopter van de

landingsplaats gebruik te maken. Dit om de aantasting van het foerageergebied te vermijden en om geen directe slachtoffers onder de vleermuizen te maken. Deze restrictie zou opgegeven kunnen worden nadat met nader onderzoek is aangetoond dat ook in de bovengenoemde periodes de vleermuizen door helikopterbewegingen niet gehinderd worden. Tot nu toe is bij ons niet bekend dat er een nader onderzoek hiernaar uitgevoerd is.

Op basis van deze luchthavenregeling mogen 95% van de vliegbewegingen in dagperiode (07.00-19.00) plaatsvinden en slechts voor 5% in de avondperiode (19.00-23.00). In de periode van maart tot oktober mogen de vliegbewegingen enkel in de periode tussen een half uur vóór de zonsondergang en een half uur na zonsopkomst tussen 07.00 en 23.00 plaatsvinden. Deze beperking is overgenomen uit het Signaal-besluit d.d. 21 december 2005, aangezien het bestaand gebruik als uitgangspunt wordt genomen, wordt dit artikel ook in deze luchthavenregeling opgenomen.

Zoals eerder toegelicht wordt door deze luchthavenregeling het maximaal aantal vliegbewegingen verminderd ten opzichte van het aantal vliegbewegingen uit de door de IVW verleende ontheffing. Bovendien 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.

Dit zal verder gemonitord moeten worden aan de hand van de logboeken.

Wij gaan er dan ook van uit dat de Flora- faunawet en de Natuurbeschermingswet het vaststellen van deze luchthavenregeling niet in de weg staan.

Ruimtelijke impact

Het vaststellen van een luchthavenregeling heeft volgens de Wet luchtvaart geen directe doorwerking in een bestemmingsplan. Op grond van de Wet luchtvaart is er echter geen reden om vanwege de ruimtelijke impact de luchthavenregeling niet vast te stellen.

Reacties op ontwerp-luchthavenregeling

Van 8 juni 2012 tot en met 19 juli 2012 heeft het ontwerp van de luchthavenregeling voor het Zandpad 39 te Breukelen ter inzage gelegen op het provinciehuis te Utrecht en op het gemeentehuis Stichtse Vecht te Maarssen . In deze periode hebben wij meerdere zienswijzen schriftelijk (via e-mail, per post en per fax) ontvangen. Hieronder zullen wij eerst een samenvatting geven van de zienswijzen, waarna onze reactie volgt.

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

- a. Op 16 juli 2012 ontvingen wij een schriftelijke zienswijze van de heer J. van Baal, Straatweg 172, 3621 BX Breukelen. Deze zienswijze is ook ingediend namens:

- Familie J.J. Bijlenga, Straatweg 117, 3621 BK Breukelen;
 - Familie G. Bijlenga, Straatweg 176, 3621 BX Breukelen;
 - Familie A. H. J. Ducheine, Straatweg 119, 3621 BK Breukelen;
 - Familie Ds. A. S. Klusener, Straatweg 174, 3621 WS Breukelen;
 - Familie G. Kloosterboer, Heycoplaan 7, 3621 WS Breukelen.
- b. Op 17 juli 2012 ontvingen wij een schriftelijke zienswijze van Stichting Helihinder Utrecht;
- c. Op 17 juli 2012 ontvingen wij een schriftelijke zienswijze van 't Schoutenhuis B.V. namens de Stichting Ridderhofstad Gunterstein;
- d. Op 18 juli 2012 is door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Stichtse Vecht een zienswijze naar voren gebracht.
- e. Op 19 juli 2012 wij een schriftelijke zienswijze ontvangen van de heer J. V. van Marken, Zandpad 47, 3621 NE Breukelen;
- f. Op 19 juli 2012 ontvingen wij een zienswijze van Wolbers omgeving & recht advocatuur, namens de heer R. Visser, directeur/exploitant van de helihaven van KNSF, gelegen aan het Zandpad 39 te Breukelen;
- g. Op 19 juli 2012 ontvingen wij een zienswijze van Van den Biesen Boesveld Advocaten, namens de cliënten:
- Stichting Commissie voor de Vecht en het Oostelijk en Westelijk Plassengebied (ook wel aangeduid als Vechtplassencommissie);
 - Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten in Nederland;
 - Stichting Natuur en Milieufederatie Utrecht;
 - Stichting Ridderhofstad Gunterstein.
- h. Op 31 juli 2012 ontvingen wij een zienswijze van de heer F. de Beus. In telefonisch gesprek op 30 juli 2012 gaf de heer de Beus aan binnen de gestelde termijn telefonisch contact met ons gezocht te hebben maar dat er geen gehoor op was gegeven. De heer de Beus wilde met ons over de ontwerp-luchthavenregeling en de wijze van de indiening van zienswijze hebben. Hoewel deze zienswijze buiten de gestelde termijn is ontvangen, hebben wij deze zienswijze bij de overwegingen bij betrokken. Inhoudelijk komt deze zienswijze overeen met de zienswijzen die door andere reclamanten binnen de gestelde termijn naar voren zijn gebracht.

Omdat een aantal zienswijzen elkaar overlappen zullen wij hieronder per onderwerp een reactie geven. In bijlage 2 gaan wij in op iedere zienswijze apart.

Bescherming van flora en fauna en natuur en rijksmonument

Alleen indien op voorhand aannemelijk is dat de aangevraagde activiteit in strijd komt met de bepalingen van de Ffw kan dit aan de verlening van de luchthavenregeling in de weg staan.

De provincie Utrecht houdt zich bezig met de bescherming van de weidevogels. Volgens de Natuurkaart, behorende bij de Luchtvaartnota provincie Utrecht, is de betreffende locatie niet gelegen in een in de Luchtvaartnota aangewezen natuur- of stiltegebied. De luchthaven is circa 800 m westelijk van de westgrens van het Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen gelegen.

In 2005 zijn verschillende rapporten en beoordelingen uitgevoerd. Door Bureau Waardenburg is geconcludeerd dat er geen sprake is van significante effecten voor de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000). Wel wordt aanbevolen om in de periode van een half uur voor zonsondergang tot een half uur na zonsopkomst van maart tot oktober niet met de helikopter van de landingsplaats gebruik te maken, zodat er geen directe slachtoffers onder de vleermuizen vallen.

Dat het oppervlakte met twee derde vergroot is, heeft geen zwaardere impact op het EHS gebied. Het terrein is een grasveld waarop de grenzen van het luchthaventerrein zijn aangegeven met rood-witte bakens. Dit heeft ook geen impact op het perceel als rijksmonument.

Door een specialist binnen de provincie zijn de rapporten opnieuw beoordeeld. Er is geen reden om aan te nemen dat de situatie is gewijzigd.

Ruimtelijke impact

Op grond van de Wet luchtvaart is er geen reden om vanwege de ruimtelijke impact de luchthavenregeling niet vast te stellen. De gemeente heeft in het verleden overigens zelf aangegeven dat deze luchthaven onder het overgangsrecht valt. Dit overgangsrecht stelt: 'het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet'⁴.

De toestemming in het kader van de Wet luchtvaart en de toestemming in het kader van ruimtelijke ordening zijn overigens twee sporen die elkaar niet raken. De gemeente is het bevoegd gezag ten aanzien van bestemmingsplannen. Indien de gemeente van mening is dat de luchthaven in strijd is met het bestemmingsplan, zal de gemeente hierop moeten handhaven. Hierbij merken wij op dat de luchthaven reeds sinds jaren op een dergelijke wijze is ingericht.

4 Art. 37, lid 4, van de Partiële herziening BP Landelijk gebied rondom de Vecht, VS. d.d. 24 november 2009 .

Aantal vliegbewegingen

Een luchthavenregeling maakt geen onderscheid tussen vliegen in de zomer en wintermaanden. Ook in het Bignal-besluit is geen beperking opgenomen voor vliegen in de wintermaanden.

De voorgelegde regeling bevat een aantal beperkingen ten opzichte van de voorgelegde Luchthavenregeling. In het oude Bignal-besluit waren er 18 vliegbewegingen per dag toegestaan, dit komt neer op 6570 vliegbewegingen per jaar. De onderhavige luchthavenregeling stelt echter een maximum aantal bewegingen van 1100 vast, wat neerkomt op gemiddeld 3 vliegbewegingen per dag.

Soorten helikopters

Bovendien waren onder het Bignal-besluit alle helikopters toegestaan die konden starten en landen op een terrein van 23 meter bij 23 meter. Ook zwaardere helikopters dan de EC 135 mogen hier onder het Bignal-besluit landen. Onder de nieuwe regeling zijn echter alleen de EC120, de EC 130 en de EC135 toegestaan. De nieuwe luchthavenregeling is dus behoorlijk strenger, wat de omgevingsfactoren ten goede komt.

Tijdstippen van het vliegen

Conform de Luchtvaartnota van de provincie Utrecht is voor het gemotoriseerd vliegverkeer het landen en opstijgen in de dagperiode (van 07.00-19.00 uur) en in de avondperiode (19.00-23.00 uur) toegestaan. Het landen en opstijgen in de nachtperiode (23.00-07.00 uur) is niet toegestaan.

Door het opnemen van de bepaling in artikel 3.2.5.2.2 (nieuw artikel 3.2.5.2.3) waarin wij nadrukkelijk het vliegen tussen 23.00 en 7.00 uur niet toestaan willen wij het beschermingsniveau van de omwonenden in de zomerperiode ook vóór 7.00 uur waarborgen. Daarnaast is met de exploitant overeengekomen dat slechts 5 % van het totale aantal vluchten in de avondperiode van 19.00-23.00 zullen worden uitgevoerd. Deze beperking is opgenomen in artikel 3.2.5.2.2.

Veiligheid

Het zichtvliegartikel is een artikel dat niet onder het zogenaamde 'landzijdige' gebruik van het luchthaventerrein valt. De provincie is bevoegd om in een luchthavenregeling de milieugebruiksruimte (geluid, externe veiligheid, aantal vliegbewegingen) vast te stellen. Het opnemen van een zichtvliegartikel valt dus buiten de reikwijdte van provinciale bevoegdheid en kan daarom niet in een luchthavenregeling worden opgenomen.

Geluid

Ten grondslag van de onderliggende luchthavenregeling liggen de geluidsberekeningen. Deze zijn uitgevoerd met het L_{DEN} Tool, die door Adecs Airinfra te Delft is opgesteld, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen is vastgesteld dat binnen de 56 dB L_{DEN} geluidscontour zich niet buiten het luchthavengebied zal uitstrekken, binnen deze contour bevinden zich dus geen woningen. Verder is met de berekeningen vastgesteld dat ook binnen de 48 dB L_{DEN} contour geen woningen liggen. Volledigheidshalve vermelden wij dat de toetsing aan de 48 dB L_{DEN} contour enkel voor nieuwe terreinen geldt. Het betreft hier echter een omzetting voor een bestaand terrein.

Luchtzijdig gebruik

De in- en uitvliegroute is niet gewijzigd. In het Bignal-besluit is de in- en uitvliegroute opgenomen in de richting van 035 graden en 180 graden gerekend vanuit helikopterlandingsplaats. Bij het bepalen van het maximaal mogelijk aantal vliegbewegingen in het externe veiligheidsonderzoek is men uitgegaan van de in- en uitvliegroute 105 (OZO) \pm 75 graden. In artikel 45, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement staat boven aaneengesloten bebouwing een hoogte van tenminste 300 meter voorgeschreven, elders dient een minimale hoogte van 150 meter aangehouden te worden.

Bedrijfsgebonden gebruik

Bij het opstellen van de ontwerp-luchthavenregeling zijn wij uitgegaan van de Bignal-ontheffing van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, welke op 21 december 2005 is afgegeven aan KNSF NV. De onderliggende aanvraag voor de Bignal-ontheffing is ingediend voor bedrijfsgebonden helihaven aan het Zandpad 39 te Breukelen.

De luchthavenregeling betreft een omzetting van het Bignal-besluit naar de luchthavenregeling en de exploitant heeft niet aangegeven het bedrijfsgebonden gebruik van de luchthaven te willen wijzigen.

Nut en noodzaak

Het toetsen van nut en noodzaak is het algemene uitgangspunt bij het toetsen van aanvragen voor nieuwe luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen. Het betreft hier echter een bestaande situatie. In hoofdstuk 6 van de Wijziging luchtvaartnota wordt dan ook gesteld dat het Bignal-besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden omgezet in een provinciale luchthavenregeling.

Precedentwerking

In hoofdstuk 5 van de Wijziging luchtvaartnota wordt het toetsingskader voor nieuwe luchthavens neergelegd. Zo moet er onder andere nut en noodzaak worden aangetoond. Bovendien wordt bij de beoordeling van nieuwe aanvragen tevens rekening gehouden

met het standpunt van de gemeente waarin de beoogde luchthaven is gelegen. Daarnaast hebben wij strenge normen in de luchtvaartnota opgenomen met betrekking tot geluid en externe veiligheid, waardoor het aantal locaties waar een luchthaven gevestigd kan worden danig gereduceerd wordt. Wij zijn dan ook niet van mening dat er geen precedentwerking uitgaat van onderhavige luchthavenregeling.

Boswet

Het is bij de provincie bekend dat er bomen verdwenen zijn op het terrein. Dit is voornamelijk het geval op het terrein, in eigendom van de gemeente, maar ook op het terrein van de luchthavenregeling. Dit wordt opgepakt in het kader van de Boswet. Dit proces staat echter los van het wel of niet verlenen van de luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart.

Looptijd

Aan het Bignal-besluit dat omgezet dient te worden is geen beperkte termijn opgenomen. De luchtvaartnota, vastgesteld door Provinciale Staten, stelt dat uitgegaan moet worden van het bestaand gebruik. Besluiten, verleend voor onbepaalde tijd, dienen ook voor onbepaalde tijd te worden omgezet. In artikel 3.2.5.4.3 (nieuw: artikel 3.2.5.4.2) van de regeling staat opgenomen wanneer de regeling in ieder geval ingetrokken kan worden.

Handhaving

Indien uit het logboek blijkt dat meer vliegbewegingen worden uitgevoerd dan toegestaan of andere helikopters worden gebruikt dan toegestaan, kan de provincie handhavend optreden. Ook op de andere artikelen kan handhavend worden opgetreden. Op het moment dat er een overtreding wordt geconstateerd, wordt besloten welk handhavingstraject wordt opgestart. In het uiterste geval kan dit resulteren in een gehele of gedeeltelijke intrekking van de luchthavenregeling.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft een toezichthouder de bevoegdheid elke plaats te betreden, met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner. Bovendien is de toezichthouder bevoegd inzage te vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden, zoals het logboek. Alle toezichthouders van de provincie Utrecht zijn ook in het kader van de Wet luchtvaart aangewezen. Twee van deze toezichthouders houden zich specifiek met luchtvaart bezig. Er is dus voldoende capaciteit om illegale praktijken tegen te gaan.

Reactie exploitant op zienswijzen

Ingevolge artikel 3:15, lid 2, van de Algemene wet bestuursrecht hebben wij exploitant in de gelegenheid gesteld om te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen. Wij hebben geen reactie ontvangen.

Conclusie

De zienswijzen leiden tot enkele wijzigingen van het ontwerp-besluit. Voor de inhoudelijke onderbouwing wordt verwezen naar bijlage 2 van deze luchthavenregeling.

- Artikel 3.2.5.2.2 (nieuw) is toegevoegd;
- Artikel 3.2.5.2.4 (nieuw) is anders geformuleerd;
- Artikel 3.2.5.2.4. (oud) met betrekking tot maatregelen die genomen dienen te worden om schade aan derden te voorkomen, is verwijderd;
- Artikel 3.2.5..4.2 (oud) wordt verwijderd, aangezien dit een overbodig artikel is. Indien er geen termijn is verbonden aan een besluit, geldt deze voor onbepaalde tijd.

Rechtsbescherming

Tegen dit besluit kan binnen zes weken na de dag van bekendmaking in het Provinciaal Blad beroep worden ingesteld bij de Rechtbank Utrecht, Sector bestuursrecht, Postbus 13023, 3507 LA Utrecht. Het beroep kan overeenkomstig het bepaalde in artikel 8:1 juncto art 7:1 van de Awb worden ingesteld door belanghebbenden, die tijdig hun zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht, of door belanghebbenden die geen zienswijze naar voren hebben gebracht maar die dat redelijkerwijs niet kan worden verweten, of door belanghebbenden die zich niet kunnen vinden in de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit. Griffierechten zijn hiervoor verschuldigd.

Indien beroep is ingesteld tegen dit besluit, kan ook om een voorlopige voorziening worden gevraagd indien onverwijlde spoed dat vereist. Het verzoek moet worden gedaan bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak. Griffierechten zijn hiervoor verschuldigd.

Bijlage 1: Kaart met aangewezen luchthaven (gearceerd)



Bijlage 2:

Ad a. Zienswijze de heer J. van Baal namens meerdere omwonenden

Samenvatting zienswijze

Reclamant geeft aan dat met de luchthavenregeling het vliegen gedurende de gehele week van 07.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds wordt toegestaan. Dit is anders dan wat nu is toegestaan, namelijk een kwartier vóór en een kwartier na daglichtperiode. Daarnaast zou door de luchthavenregeling gebruik van veel zwaardere helikopters toegestaan. Hierdoor verwacht de reclamant dat de geluidshinder zal toenemen. Volgens reclamant zal de aanvliegroute over het dorp Breukelen worden uitgebreid, namelijk van de in-en uitvliegroute van 30 graden naar 240 graden op de westelijke zijde van de Vecht. De reclamant merkt op dat het zichtvliegartikel er is uitgehaald, zodat met slecht weer en mist over het dorp gevlogen kan worden. Reclamant merkt op dat de omwonenden regelmatig met de helikoptervluchten over het dorp worden geconfronteerd zonder dat daar toestemming voor is gegeven. De luchthavenregeling maakt volgens reclamant mogelijk dat in de wintermaanden en ook in de avonden vluchten uitgevoerd zullen worden. Er wordt opgemerkt dat de lichtere helikopters, die nu gebruikt worden, al een onredelijke overlast geven. De reclamant geeft aan dat op het privéadres van de exploitant slechts een administratiekantoor gevestigd is zoals ook in andere landen, o.a. in België (Antwerpen). De reclamant ziet geen enkele noodzaak voor een helikopterdek aan het Zandpad 39 te Breukelen, omdat het bedrijf KNSF in Muiden is gevestigd.

Reactie

Toestaan vliegen gedurende de gehele week van 7.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds Conform de Luchtvaartnota van de provincie Utrecht is voor het gemotoriseerd vliegverkeer het landen en opstijgen in de dagperiode (van 07.00-19.00 uur) en in de avondperiode (19.00-23.00 uur) toegestaan. Het landen en opstijgen in de nachtperiode (23.00-07.00 uur) is niet toegestaan. Uitzondering hierop geldt voor de traumahelikopters. Het beschermingsniveau voor de dag- en avondperiode in de Luchtvaartnota is gebaseerd op Wet milieubeheer waarin wordt gesteld dat voor piekgeluid een maximale belasting van 70 dB(A) in de dag- (07.00-19.00 uur) en 65 dB(A) in de avondperiode (19.00-23.00 uur) aanvaardbaar is.

Vliegen gedurende daglichtperiode

In artikel 1 van het Luchtverkeersreglement is de daglichtperiode gedefinieerd als het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau; Door het opnemen van de uniforme daglichtperiode in deze luchthavenregeling wordt met name in de zomermaanden het landen en opstijgen ook vóór 7.00 uur mogelijk gemaakt. Dit

betekent dat het beschermingsniveau van 70 dB(A) voor de omwonenden voor een langere periode overschreden zou worden. De periode van vijftien minuten na de zonsondergang valt gedurende het gehele jaar binnen de avondperiode van 19.00-23.00 uur.

Door het opnemen van artikel 3.2.5.2.2 (nieuw: artikel 3.2.5.2.3) in de ontwerpvluchthavenregeling waarin wij nadrukkelijk het vliegen tussen 23.00 en 7.00 uur niet toestaan willen wij het beschermingsniveau van de omwonenden in de zomerperiode ook vóór 7.00 uur waarborgen.

Daarnaast is met de exploitant overeengekomen dat slechts 5 % van het totale aantal vluchten in de avondperiode van 19.00-23.00 zullen worden uitgevoerd. Deze beperking is opgenomen in artikel 3.2.5.2.3 van definitieve vluchthavenregeling.

Gebruik zwaardere helikopters

De onderhavige vluchthavenregeling staat het vliegen met de volgende drie helikopter types toe: een EC-120, EC-130 en een EC-135 toe. De geluidsberoekeningen en de externe veiligheidsberoekeningen zijn gebaseerd op het gebruik van deze drie helikopters. In een logboek dient de exploitant het aantal vliegbewegingen per helikopter type bij te houden. Het gebruik van deze helikopters is met de exploitant overeengekomen.

Het Bignal-besluit d.d. 21 december 2005 staat het vliegen met alle herfschroefvliegtuigen die overeenkomstig Flight Manual mogen opereren op een helihaven met een landingsplaats met 23 x 23 meter. Ook zwaardere helikopters dan drie bovengenoemde zijn onder dit besluit toegestaan. Het toegestane gebruik zal dus worden ingeperkt.

Uitbreiding, wijziging aanvliegroute

Door de wijziging van de uitvliegsector naar 150° -30° (aldus een westelijke sector van 240°) is naar de meest optimale externe veiligheidssituatie op en rondom de vluchthaven gezocht. Aspecten met betrekking tot aan- en uitvliegen vallen onder de Regeling veilig gebruik vluchthavens en andere terreinen, dit zijn rechtstreeks werkende bepalingen. De provincie is niet bevoegd om deze aspecten in een vluchthavenregeling op te nemen. De Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILenT) ziet op de naleving van de Regeling veilig gebruik vluchthavens en andere terreinen toe.

Niet opgenomen zichtvliegartikel

Het zichtvliegartikel is een artikel dat niet onder het zogenaamde 'landzijdige' gebruik van het vluchthaventerrein valt. De provincie is bevoegd om in een vluchthavenregeling de milieugebruiksruimte (geluid, externe veiligheid, aantal vliegbewegingen) vast te stellen. Het opnemen van een zichtvliegartikel valt dus buiten de reikwijdte van provinciale bevoegdheid en kan daarom niet in een vluchthavenregeling worden opgenomen. De exploitant zal moeten voldoen aan de algemene bepalingen, zoals opgenomen in de betreffende wetgeving

Vliegen boven het dorp

Het luchtzijdig gebruik valt buiten de reikwijdte van de provinciale bevoegdheid. Artikel 45, eerste lid, onder a van het Luchtverkeersreglement is het verbod opgenomen om de vluchten benden een bepaalde minimum vliegroutes te mogen uitvoeren. Boven aaneengesloten bebouwing dient tenminste 300 meter aangehouden te worden, elders geldt een minimale hoogte van 150 meter.

Vliegen in de wintermaanden

Een luchthavenregeling maakt geen onderscheid tussen vliegen in de zomer en wintermaanden. Ook in het Bignal-besluit is geen beperking opgenomen voor vliegen in de wintermanden.

Op het privéadres een administratiekantoor gevestigd

Bij het opstellen van de ontwerp-luchthavenregeling is uitgegaan van de Bignal-ontheffing van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, welke op 21 december 2005 is afgegeven aan KNSF NV. De onderliggende aanvraag voor de Bignal-ontheffing is ingediend voor bedrijfsgebonden helihaven aan het Zandpad 39 te Breukelen.

De ontwerppluchthavenregeling betreft een omzetting van het Bignal-besluit naar de luchthavenregeling en de exploitant heeft niet aangegeven het bedrijfsgebonden gebruik van de luchthaven te willen wijzigen.

Noodzaak helikopterdek aan Zandpad 39

Het toetsen van nut en noodzaak is het algemene uitgangspunt bij het toetsen van aanvragen voor luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen. Het betreft hier echter een bestaande situatie. In hoofdstuk 6 van de Wijziging luchtvaartnota wordt dan ook gesteld dat het Bignal-besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden omgezet in een provinciale luchthavenregeling.

Conclusie

Gelet op bovenstaande leidt de zienswijze van deze reclamant niet tot wijzigingen van de onderhavige luchthavenregeling.

Ad b. Zienswijze Stichting Helihinder Utrecht

Vanwege hoeveelheid vragen en onderwerpen die in deze zienswijze worden genoemd geven wij hieronder de essentie van de zienswijze weer met onze reactie daarop.

Maatschappelijk belang en nut en noodzaak

Reclamant is van mening dat een helihaven op deze plek met een zeer groot aantal mogelijke vluchten per dag in een dichtbevolkt gebied niet toegestaan moet worden aangezien het geen maatschappelijk belang dient. Er dient in ieder geval een beperking van 4 vluchten per dag opgenomen te worden in de regeling.

Reactie

Wij hebben de luchthavenregeling getoetst aan de Wet luchtvaart. Hierin zijn strenge eisen opgenomen met betrekking tot externe veiligheid en geluid. In het oude Bignal-besluit waren er 18 vliegbewegingen per dag toegestaan, dit komt neer op 6570 vliegbewegingen per jaar. De onderhavige luchthavenregeling stelt echter een maximum aantal bewegingen van 1100 vast. Bovendien waren onder het oude Bignal-besluit alle helikopters toegestaan die konden starten en landen op een terrein van 23 meter bij 23 meter. Dit zijn behoorlijk zware helikopters. Onder de nieuwe regeling zijn echter alleen de EC120, de EC 130 en de EC135 toegestaan. Deze beperkingen zijn gebaseerd op berekeningen op grond van externe veiligheid en geluid, zoals uitgelegd onder het kopje Luchthavenbesluit of luchthavenregeling in de toelichting.

Overgangsrecht

Reclamant is van mening dat het Bignal-besluit is vervallen omdat Provinciale Staten niet binnen een jaar een omzettingsbesluit hebben vastgesteld.

Reactie

Indien er sprake van een Bignal-terrein zonder einddatum, dan geldt het bepaalde in de artikelen IX, lid 3, en XV van de Rbml. Op grond van dit eerste artikel zal een dergelijke ontheffing pas vervallen indien een nieuwe luchthavenregeling is vastgesteld. De termijn van een jaar, die naar voren komt in artikel XV van het Rbml, is een termijn van orde. Het Bignal-besluit is dus niet komen te vervallen, en er is dus wel zeker sprake van een omzetting.

Situatie in Zuid-Holland

Reclamant geeft aan dat er in Zuid-Holland sprake was van een vergelijkbaar geval waarin een luchthavenregeling is geweigerd.

Reactie

In Zuid-Holland was er sprake van een nieuwe situatie, terwijl er in Utrecht sprake is van een omzetting. Het is dus geen vergelijkbaar geval. Provincies kunnen, gegeven de specifieke omstandigheden, van het geval, een eigen afweging maken en eventueel aanvullend beleid en normen voorschrijven op hetgeen van rijkszijde verplicht is gesteld, voor zover het gaat om geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging. Iedere provincie kan dus hun eigen afweging maken. Provinciale Staten hebben in de Luchtvaartnota reeds aangegeven dat een omzetting in het onderhavige geval wenselijk is.

Toestaan van een EC 135 helikopter

Reclamant is van mening dat voor het toestaan van een zware heli EC135 geen noodzaak is. Dit zijn twin-engine machines die door de politie en traumadiensten worden gebruikt.

Reactie

In het Bignal-besluit d.d. 21 december 2005 is bepaald dat “de helihaven gebruikt mag worden door herfschroefvliegtuigen die overeenkomstig het Flight Manual mogen opereren op een helihaven met een landingsplaats van 23 x 23 meter.” Op basis van het Bignal-besluit is het gebruik van veel zwaardere helikopters toegestaan. Met de onderhavige luchthavenregeling komt er een duidelijke afbakening van de te gebruiken helikopters.

Permanente vergunning

Reclamant vraagt zich af waarom de provincie voor een permanente toestemming gaat en niet voor een tijdelijke regeling.

Reactie

In de wijziging Luchtvaartnota is de mogelijkheid opgenomen om voor nieuwe luchthavens een regeling voor bepaalde tijd, bijvoorbeeld drie jaar, vast te stellen. Bestaand gebruik wordt dus omgezet in een permanente toestemming. Het Bignal-besluit betreft ook een permanente toestemming, dit is overgenomen in de nieuwe luchthavenregeling. Indien KNSF niet aan de voorwaarden van de luchthavenregeling voldoet, kan dit in het uiterste geval resulteren in een gehele of gedeeltelijke intrekking van de luchthavenregeling.

Nut en noodzaak in relatie tot overvliegen van een waardevol gebied

Reclamant geeft aan dat de laatste ontwikkelingen uitwijzen dat het aantonen van nut en noodzaak alle aandacht van verdient op de locatie in een bijzonder waardevol gebied. Ook al is hier sprake van een omzetting, er zou getoetst moeten worden aan de nut en noodzaak.

Reactie

Het toetsen van nut en noodzaak is het algemene uitgangspunt bij het toetsen van aanvragen voor luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen. Het betreft hier echter een bestaande situatie. In hoofdstuk 6 van de Wijziging luchtvaartnota wordt gesteld dat het Bignal-besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden omgezet in een provinciale luchthavenregeling.

Bestemmingsplan

Reclamant geeft aan dat het bestemmingsplan geen helihaven toestaat.

Reactie

De gemeente heeft in het verleden zelf aangegeven dat deze luchthaven onder het overgangsrecht valt. Dit overgangsrecht stelt: ‘het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet’. Het bestemmingsplan valt onder de bevoegdheden van

de gemeente. Het is niet aan de provincie hierover te oordelen in het kader van de Wet luchtvaart.

Dagmaximum

Reclamant constateert dat in de onderhavige luchthavenregeling het aantal vliegbewegingen op 1100 per jaar wordt gelimiteerd, maar dat er geen maximum aan het aantal vliegbewegingen per dag wordt gesteld. Volgens reclamant is het mogelijk dat op één dag wel 40 vliegbewegingen worden uitgevoerd, terwijl het Bignal-besluit slechts 18 vliegbewegingen toelaat. Reclamant vraagt of in de luchthavenregeling naast het maximum van 1100 per jaar ook een maximum van 8 vliegbewegingen (4 vluchten) per dag opgenomen kan worden.

Reactie

Het (huidige) Bignal-besluit maakt het mogelijk dat er op jaarbasis 6570 (18x365) vliegbewegingen uitgevoerd kunnen worden. Met de onderliggende luchthavenregeling zullen maximaal 1100 vliegbewegingen per jaar worden toegestaan. Dit is een verschil van 5470 vliegbewegingen op jaarbasis. Het aantal daadwerkelijk uitgevoerde vliegbewegingen wordt in het logboek vastgehouden. Wij zien er geen reden toe om in de onderhavige luchthavenregeling een beperking in het aantal vliegbewegingen per dag op te nemen.

Handhaving

Reclamant uit zijn bezorgdheid over het toezicht op de regeling. Het betreft meerdere vragen met betrekking tot dit onderwerp.

Reactie

Gedeputeerde Staten heeft op 20 december 2011 een 'Provinciale nalevingsstrategie omgevingsrecht 2012-2015, effectief handhaven' vastgesteld. Dit is het algemene beleid, waar altijd naar gekeken wordt als een handhavingstraject wordt ingezet. Dit is ook van toepassing op overtredingen in het kader van de Wet luchtvaart en dus onderhavige regelgeving.

De KLPD en de ILenT zijn het bevoegd gezag voor het luchtzijdig gebruik, de provincie voor het landzijdig gebruik. De KLPD en het ILenT zijn tot op heden nog de handhavende instanties met betrekking tot de artikelen zoals verbonden in het Bignal-besluit. Zodra de luchthavenregeling in werking is getreden wordt de provincie de handhavende instantie met betrekking tot de artikelen van de luchthavenregeling. Het Bignal-besluit vervalt dan van rechtswege. Indien een klager van mening is dat er onvoldoende toezicht wordt gehouden, kan er een officieel handhavingsverzoek ingediend worden bij de betreffende instantie.

Maatschappelijk verantwoord gedrag

Reclamant wijst op een voorwaarde uit het Bignal-besluit, welk stelt dat de verzoeker (KNSF) en de gebruiker maatregelen dienen te nemen om te voorkomen dat de overheid, dan wel derden schade lijden, eventuele schade dient te worden vergoed.

Reactie

Wij hebben een dergelijk artikel niet overgenomen in de luchthavenregeling. Eventuele schade is een privaatrechtelijke aangelegenheid. De provincie heeft hier niets over te zeggen.

Geluidhinderberekeningen en toetsingskader

Reclamant geeft aan dat de provincie niets zegt over de toetsing van de maximale geluidsgrenzen van 70 dB(A) overdag en 65 dB(A) avond piek die in de luchtvaartnota staan genoemd, terwijl er volgens de reclamant zwaardere helikopters worden toegestaan. De reclamant heeft hiervoor ook een kaart bijgevoegd met de simulatie software van eigen website.

Reactie

De Luchtvaartnota van de provincie Utrecht stelt dat een afstand van minimaal 500 meter voldoende bescherming aan de omwonenden tegen geluidhinder door pieklawaai biedt. Met deze afstand wordt voldaan aan het uitgangspunt van de milieuwetgeving dat stelt dat voor piekgeluid een maximale belasting van 65 dB (A) L_{max} in de avond (19.00-23.00 uur) en 70 d(B)A L_{max} gedurende de dagperiode (7.00-19.00 uur) aanvaardbaar is. Omdat binnen de 500 meter lijn zich woningen bevinden is met behulp van geluidsberekeningen L_{DEN} Tool bepaald of binnen de 48 dB L_{DEN} contour woningen liggen. Uit de berekeningen is gebleken dat geen woningen binnen de 48 dB L_{DEN} contour zich bevinden. De berekeningen zijn uitgevoerd voor alle drie helikoptertypes. Voor verdere toelichting verwijzen wij naar het kopje Gevolgen voor milieu (geluid en externe veiligheid) van overwegingen behorende bij deze luchthavenregeling.

Geluidhinderberekeningen

Reclamant stelt dat uit zijn eigen berekeningen blijkt dat wegens het 70 dB(A) L_{max} criterium voor woningen binnen de 500 meter grens:

- Een EC135 niet kan worden toegestaan volgens de criteria uit de luchtvaart nota;
- Een EC130 niet kan worden toegestaan tenzij beperkt tot uitsluiten een noordoostelijke richting;
- Het luchthaven terrein langer moet zijn en tot aan de noordelijke erfgrens door moet lopen, en bovendien breder moet zijn, wil de 56 L_{DEN} contour binnen het luchthaven terrein vallen.
- De provincie rekent alleen met een heli op de grond. Dit is voor de hinder nauwelijks relevant en versluit de hinder voor de omwonenden. Wij zijn van mening dat de hinder van aan- en afvoer naar het "gebruikelijke verkeer" moet worden toegerekend aan de

helihaven. Niettemin val de woning Zandpad 42a ook bij alleen stilstaande helikopter op de grond binnen de 70dB(A) L_{max} contour. Dat deze bewoner geen bezwaren uit doet niet ter zake, tenzij het hier om een dienstwoning gaat van de KNSF en de bewoner daarvan werknemer is.

Reactie

Onder het kopje Gevolgen voor milieu (geluid en externe veiligheid) van de overwegingen behorende bij deze luchthavenregeling hebben wij uiteengezet welke eisen de provincie op grond van de Luchtvaartnota aan locatie en het gebruik van een nieuwe luchthaven stelt. De volgende twee eisen gelden voor geluid:

- Er mogen geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 48 dB L_{DEN} contour (komen te) liggen;
- Er dient minimaal 500 meter afstand tot de dichtstbijzijnde woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen te worden aangehouden, tenzij wordt aangetoond dat de beoogde luchtvaartactiviteiten geen negatief effect hebben op de leefomgeving van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen;

Met geluidsberekeningen voor alle drie helikoptertypes is vastgesteld dat de 48 dB L_{DEN} contour binnen de 500 meter lijn ligt. Daarnaast blijkt uit de berekeningen er binnen de 48 dB L_{DEN} contour geen woningen liggen. Bovendien geldt deze voorwaarde enkel voor nieuwe terreinen, het betreft hier een omzetting voor een bestaand terrein.

Daarnaast is met geluidsberekeningen voor alle drie helikoptertypes is vastgesteld dat de 56 dB L_{DEN} geluidscontour zich niet buiten het luchthavengebied zal uitstrekken. Ook binnen 56 dB L_{DEN} contour bevinden zich geen woningen. Deze toetsing uitgevoerd om te bepalen of voor een terrein luchthavenbesluit of een luchthavenregeling opgesteld moet worden.

Met betrekking tot de rekenmodellen merken wij op dat deze voldoen aan de rekenmethodiek zoals voorgeschreven in de Regeling burgerluchthavens.

Veiligheid

Reclamant legt een aantal vragen neer met betrekking tot veiligheid, zoals een passagierslijst en de paarden van de burens.

Reactie

In onder andere het 'Luchtverkeersreglement' en de 'Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen' worden voorwaarden gesteld met betrekking tot veiligheid van de helihaven. De exploitant dient hieraan te voldoen, anders mag geen gebruik gemaakt worden van de luchthaven. Het ILenT en de KLPD zijn de bevoegde instanties om hierop te controleren en vervolgens te handhaven.

Bomenkap en aantasten van landelijk karakter door gewijzigde in- en uitvliegroute

Reclamant stelt dat in het externe veiligheidsrapport in- en uitvlieg sectoren van de helikopters staan die over de oude bomen gaan. Als deze route inderdaad wordt toegestaan, zal volgens de reclamant de exploitant alle bomen onder deze routes moeten kappen om te kunnen vliegen. Reclamant vindt dat ook op deze effecten (bomenkap, aantasten landelijk cq. natuur gebied) ontbreken in de luchthavenregeling.

Reactie

Aspecten met betrekking tot aan- en uitvliegen worden gereguleerd in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en staan de lucht en luchtverkeersreglement. Hier staan de algemeen te verbinden artikelen met betrekking tot dit aspect. Mochten er bomen gekapt worden of de landelijke natuur aangetast worden, zal de provincie binnen de door de wet gestelde bevoegdheid handelen.

In- en uitvliegsector

Reclamant vindt dat wijziging van de uitvliegsectoren ook grote impact op de berekeningen heeft. Er had rekening gehouden moeten worden met de werkelijke, zo min mogelijk hinder en gevaar opleverende routes overeenkomstig de Signal-ontheffing. Hierdoor kloppen volgens de reclamant ook de L_{DEN} contouren niet (deze zijn ovaal en niet rond). Verder stelt de reclamant dat als uitsluitend de noord-zuid routes, of de noordoost-zuidoost routes gebruikt zouden worden, de 10-6 contour externe veiligheidscontour buiten het luchthavengebied zal vallen.

Reactie

Door de wijziging van de uitvliegsector naar 150° -30° (aldus een westelijke sector van 240°) is naar de meest optimale externe veiligheidssituatie op en rondom de luchthaven gezocht. Het geldt wel dat de aspecten met betrekking tot aan- en uitvliegen onder de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen vallen en dat de provincie niet bevoegd is om deze aspecten in een luchthavenregeling op te nemen. Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILenT) ziet op de uitvoering van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen toe.

Fauna

Reclamant merkt op dat artikel 3.2.5.2.3. van de ontwerp-luchthavenregeling foutief is geformuleerd.

Reactie

Deze opmerking klopt. Artikel 3.2.5.2.3 van de ontwerp-luchthavenregeling is gebaseerd op de beperking uit het Signal-besluit d.d. 21 december 2005. Het heeft betrekking op bescherming van de vleermuizen en valt onder het overgangsrecht. In definitieve

luchthavenregeling is het artikel correct geformuleerd. Door de vernummering van de artikelen in definitieve luchthavenregeling is dit artikel onder artikel 3.2.5.2.4 opgenomen.

Boswet

Reclamant stelt vragen over de bomen op het perceel. Op oude foto's zijn deze wel te zien, later zijn deze verdwenen.

Reactie

Dit is bij de provincie bekend en dit wordt opgepakt in het kader van de Boswet. Dit proces staat echter los van het wel of niet verlenen van de luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart.

Grootte van de nieuwe luchthaven

Reclamant vindt dat de kaart bij de regeling onleesbaar is, de kaart is niet duidelijk genoeg voor een aanduiding van de helihaven. De kaart met de externe veiligheidsberekening vindt de reclamant een stuk beter, maar deze kaart past niet goed in het met rood aangegeven terrein bij de tennisbaan.

Ook merkt reclamant op dat het middelpunt van de oude iets naar het midden is verschoven zodat het binnen het terrein past. Op de kaart van externe veiligheidsrapport staat volgens de reclamant een halve cirkel die de EV contour zou zijn maar dat past weer niet binnen de contour voor bepaalde geluidberekeningen. Reclamant vindt dat er een luchthavenbesluit dient genomen te worden. De reclamant stelt voor dat er een nieuw externe veiligheidsrapport te eisen met de routes zoals in de Bignal zijn weergegeven en daarbij de berekeningen van de reclamant te gebruiken.

Reactie

Bij het opstellen van deze luchthavenregeling hebben wij het kaartmateriaal gebruikt wat ons ter beschikking stond. Het kaartmateriaal in de bijlage 1 is afkomstig van de webkaart van de provincie Utrecht ([www. http://webkaart.provincie-utrecht.nl/](http://webkaart.provincie-utrecht.nl/)). Daarnaast hebben wij ook het kaartmateriaal van GoogleEarth geraadpleegd. De kaart die als bijlage bij het externe veiligheidsrapport opgenomen is betreft de kadasterkaart. Deze is door het bureau Peutz ten behoeve van het externe veiligheidsrapport gebruikt. Op de kaart die in bijlage 1 (kaart aangewezen luchthaven) is opgenomen, zijn de contouren van de luchthaven duidelijk aangegeven. Uit de berekeningen met het model GEVERS is duidelijk naar voren gekomen dat de externe veiligheidscontour zich niet buiten het luchthavengebied zal uitstrekken. Uit de berekeningen met de L_{DEN} Tool is eveneens gebleken dat de 56 L_{DEN} contour zich niet de luchthaven zal uitstrekken. Dit betekent dat voor de betreffende luchthaven een luchthavenregeling en geen luchthavenbesluit aan de orde is. Met betrekking tot de rekenmodellen merken wij op dat deze voldoen aan de rekenmethodiek zoals voorgeschreven in de Regeling burgerluchthavens.

Het logboek

Reclamant maakt meerder opmerkingen over het logboek:

- het logboek staat los van de rapportage aan GS en controles op naleving. Ook staat het logboek los van een logboek ten behoeven van de inspectie. Graag zou reclamant willen zien dat de rapportage ook datum en tijd van elke landing/opstijging en het type helikopter bevat, zodat de provincie en belanghebbenden continu in staat zijn om na te gaan of aan de artikelen wordt voldaan. Dat houdt in dat openbare gegevens niet na afloop van een jaar, maar binnen 24 uur beschikbaar moeten zijn;
- het logboek dient ook klachten en of verzoeken om opheldering van belanghebbenden te kunnen faciliteren die op een vlucht betrekking hebben;
- er ontbreekt een procedure waardoor bewoners binnen redelijk tijd hun vragen beantwoord zien, te meer omdat een leek meestal geen idee heeft of het een EC120 betrof die overlast veroorzaakte en bv. te laag vloog of leek te landen ter plekke.

Reactie

Artikel 3.2.5.3.1 schrijft voor dat onder andere het tijdstip van landen of opstijgen, het merk, soort en identificatienummer van het luchtvaartuig, de naam van de piloot en eventuele bijzonderheden en calamiteiten vastgelegd moeten worden in een logboek. Dit logboek zal onderdeel moeten uitmaken van de rapportage aan de provincie. Indien uit het logboek blijkt dat meer vliegbewegingen worden uitgevoerd dan toegestaan of andere helikopters worden gebruikt dan toegestaan, kan de provincie handhavend optreden. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft een toezichthouder de bevoegdheid inzage te vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden, zoals het logboek.

Het staat omwonenden vrij een handnavingsverzoek in te dienen bij zowel de provincie als bij de KLPD. Dit verzoek kan ondersteund worden met foto's. Het bevoegde gezag kan vervolgens beoordelen welk soort helikopter het betreft. Indien de foto ook een hoog object, zoals een boom of een mast, en de horizon bevat, kan door het bevoegde gezag de hoogte van de overvliegende helikopter worden bepaald.

Ad c. Zienswijze 't Schoutenhuis B.V. namens de Stichting Ridderhofstad Gunterstein

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

Verruiming bestaand gebruik

Reclamant is van mening dat de onderhavige luchthavenregeling een verruiming ten opzichte van het Bignal-besluit d.d. 21 december 2005 vormt. Hiervoor voert reclamant de volgende argumenten aan:

- er worden meer helikoptertypes toegestaan dan in het Bignal-besluit. Volgens reclamant staat het Bignal-besluit alleen het gebruik van Eurocopter 120 of vergelijkbare helikopters toe;

- er wordt geen melding gemaakt over de negatieve invloed op de vleermuizen. Reclamant geeft aan dat in het Bignal-besluit een duidelijke beperking was opgenomen met als doel om de vleermuizen in de periode van maart tot oktober te beschermen. In artikel 3.2.5.2.3 van het ontwerpbesluit is volgens reclamant iets vergelijkbaars opgenomen maar geen melding meer gemaakt van de negatieve invloed op de vleermuizen.

Reactie

Ten aanzien van het gebruik van de helikopters merken wij het volgende op:

In het Bignal-besluit d.d. 21 december 2005 is bepaald dat “de helihaven gebruikt mag worden door herfschroefvliegtuigen die overeenkomstig het Flight Manual mogen opereren op een helihaven met een landingsplaats van 23 x 23 meter.” Op basis van het Bignal-besluit is het gebruik van veel zwaardere helikopters toegestaan. Met de onderhavige luchthavenregeling komt er een duidelijke afbakening van de te gebruiken helikopters. De luchthavenregeling bevat geen verruiming van het soort helikopters.

Artikel 3.2.5.2.3 (nieuw: artikel 3.2.5.2.4) van de ontwerp-luchthavenregeling is gebaseerd op de beperking uit het Bignal-besluit d.d. 21 december 2005.

Looptijd

Reclamant geeft aan dat het wenselijk is aan de luchthavenregeling een realistisch termijn van 10 jaar te verbinden.

Reactie

Aan het Bignal-besluit dat omgezet dient te worden is geen beperkte termijn opgenomen. De luchtvaartnota, vastgesteld door Provinciale Staten, stelt dat uitgegaan moet worden van het bestaand gebruik. Besluiten, verleend voor onbepaalde tijd, dienen ook voor onbepaalde tijd te worden omgezet. In artikel 3.2.5.4.3 van de regeling staat opgenomen wanneer de regeling in ieder geval ingetrokken kan worden.

Veiligheidscontour

Reclamant is van mening dat de externe veiligheidscontour zich buiten het luchthaventerrein zal uitstrekken.

Reactie

Wij delen deze mening niet omdat uit de berekeningen met het model GEVERS duidelijk blijkt dat de 50 meter contour zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekt.

48 L_{DEN} contour

Reclamant geeft aan dat in de ontwerp-luchthavenregeling en de toelichting daarop wordt gesteld dat de 56 L_{DEN} en 48 L_{DEN} contouren binnen de 500 meter lijn liggen en dat er binnen deze contour geen woningen zijn gelegen. Reclamant vraagt om inzage in alle

berekeningen en kaarten en geeft aan te vermoeden dat binnen de 48 L_{DEN} contour zich wel de burgerwoningen bevinden.

Reactie

Aan het verzoek om alle berekeningen en kaarten ter beschikking te stellen is voldaan. Deze zijn aan alle reclamanten per e-mail verstuurd. Onder het kopje Gevolgen voor milieu (geluid en externe veiligheid) van de overwegingen behorende bij het ontwerp van de luchthavenregeling, hebben wij uiteengezet welke eisen de provincie op grond van de Luchtvaartnota aan locatie en het gebruik van een nieuwe luchthaven stelt. De volgende twee eisen gelden voor geluid:

- Er mogen geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 48 dB L_{DEN} contour (komen te) liggen;
- Er dient minimaal 500 meter afstand tot de dichtstbijzijnde woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen te worden aangehouden, tenzij wordt aangetoond dat de beoogde luchtvaartactiviteiten geen negatief effect hebben op de leefomgeving van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen;

Met geluidsberekeningen voor alle drie helikoptertypes is vastgesteld dat de 48 dB L_{DEN} contour binnen de 500 meter lijn ligt. Daarnaast blijkt uit de berekeningen er binnen de 48 dB L_{DEN} contour geen woningen liggen. Bovendien geldt deze voorwaarde enkel voor nieuwe terreinen, het betreft hier een omzetting voor een bestaand terrein.

Daarnaast is met geluidsberekeningen voor alle drie helikoptertypes vastgesteld dat de 56 dB L_{DEN} geluidscontour zich niet buiten het luchthavengebied zal uitstrekken. Ook binnen 56 dB L_{DEN} contour bevinden zich geen woningen. Deze toetsing uitgevoerd om te bepalen of voor een terrein luchthavenbesluit of een luchthavenregeling opgesteld moet worden.

Alle geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met het L_{DEN} Tool, die door Adecs Airinfra te Delft is opgesteld, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Helikoptermodellen

Reclamant kan zich vinden in het feit dat er in de luchthavenregeling een wegingsfactor voor de te gebruiken helikopters is toegepast maar vindt dat de voorgestelde helikopters verruiming vormen ten opzichte van het Signal-besluit.

Reactie

In het Signal-besluit d.d. 21 december 2005 is bepaald dat “de helihaven gebruikt mag worden door herfschroefvliegtuigen die overeenkomstig het Flight Manual mogen opereren op een helihaven met een landingsplaats van 23 x 23 meter.” Op basis van het Signal-besluit is het gebruik van veel zwaardere helikopters toegestaan. Met de onderhavige luchthavenregeling komt er een duidelijke afbakening van de te gebruiken helikopters. De

luchthaveregeling bevat geen verruiming van het soort helikopters ten opzichte van het Bignal-besluit, het bevat juist een beperking.

Natura 2000 en Ecologische Hoofdstructuur

Reclamant geeft aan dat uit het kaartmateriaal duidelijk blijkt dat de luchthaven op relatief kleine afstand tot Natura 2000-gebieden ligt. Tevens ligt de luchthaven binnen de ecologische hoofdstructuur. Reclamant meent dat een zorgvuldige belangenafweging dient plaats te vinden.

Reactie

Wij zijn van oordeel dat de helihaven op Queeckhoven geen significant negatief effect heeft op het nabij gelegen Natura-2000 gebied Oostelijke Vechtplassen. Deze conclusie is gebaseerd op het rapport van Bureau Waardenburg van 16 november 2005, rapportnr. 05-164. Er zijn ons geen feiten en omstandigheden bekend op basis waarvan wij van oordeel zouden moeten komen dat de conclusies uit het rapport van Waardenburg niet meer correct zijn. In het rapport van Waardenburg is aangegeven dat de in en uitvliegroute gaat van en naar zuidwest, richting A2 en Amsterdam-Rijn kanaal. Dus niet over de Oostelijke Vechtplassen. Gelet op de conclusie van Bureau Waardenburg zijn wij van oordeel dat een vergunning artikel 19d Natuurbeschermingswet 1998 voor de helikopterhaven op Queeckhoven niet noodzakelijk is.

Voor het bescherm van plant- en diersoorten is het ministerie van ELenI het bevoegde gezag. De aanbeveling van Bureau Waardenburg om geen vluchten toe te staan tussen maart en oktober van een half uur voor zonsondergang tot een half uur na zonsopkomst is in de luchtvaartonthefing opgenomen. Omdat wij uitgaan van het bestaand gebruik, hebben wij dit artikel dan ook opgenomen in de luchthavenregeling.

Conclusie

Gelet op bovenstaande leidt de zienswijze van deze reclamant tot de aanpassing van artikel 3.2.5.2.3. van de ontwerpluchthavenregeling. Door de vernummering is dit artikel in definitieve luchthavenregeling opgenomen onder 3.2.5.2.4. De overige punten uit deze zienswijze leiden niet tot de aanpassing van definitieve luchthavenregeling.

Ad d. zienswijze Burgemeester en Wethouders van de gemeente Stichtse Vecht

Zienswijze

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

Ruimtelijke impact

Reclamant geeft aan dat het luchthaventerrein niet in het bestemmingsplan past. De betreffende locatie is in het bestemmingsplan aangewezen als 'landgoederen en buitenplaatsen'.

Reactie

De gemeente heeft in het verleden zelf aangegeven dat deze luchthaven onder het overgangsrecht valt. Dit overgangsrecht stelt: 'het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet'⁵.

De toestemming in het kader van de Wet luchtvaart en de toestemming in het kader van ruimtelijke ordening zijn overigens twee sporen die elkaar niet raken. Toestemming op grond van de Wet luchtvaart betekent dan ook niet dat KNSF voldoet aan andere regelgeving. De ruimtelijke inpassing van de luchthaven mag geen reden zijn om de luchthavenregeling te weigeren, aangezien hier andere wetgeving voor is ontworpen, namelijk de Wet ruimtelijke ordening. De gemeente is bevoegd gezag ten aanzien van de Wet ruimtelijke ordening. Indien de gemeente van mening is dat de luchthaven in strijd is met het bestemmingsplan, zal de gemeente hierop moeten handhaven. Hierbij merken wij op dat de luchthaven reeds sinds jaren op een dergelijke wijze is ingericht.

KNSF niet daadwerkelijk aan het Zandpad 39 te Breukelen gevestigd

Reclamant geeft aan dat het nog maar de vraag is of de KNSF wel daadwerkelijk op dit adres is gevestigd.

Reactie

Bij het opstellen van de ontwerp-luchthavenregeling zijn wij uitgegaan van de Bignal-ontheffing van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, welke op 21 december 2005 is afgegeven aan KNSF NV. De onderliggende aanvraag voor de Bignal-ontheffing is ingediend voor bedrijfsgebonden helihaven aan het Zandpad 39 te Breukelen. Of het bedrijf hier daadwerkelijk is gevestigd is niet relevant, er kan ook privaatrechtelijk toestemming worden gegeven.

De ontwerp-luchthavenregeling betreft een omzetting van het Bignal-besluit naar de luchthavenregeling en de exploitant heeft niet aangegeven het bedrijfsgebonden gebruik van de luchthaven te willen wijzigen.

⁵ Art. 37, lid 4, van de Partiële herziening BP Landelijk gebied rondom de Vecht, VS. d.d. 24 november 2009.

EHS en Natuurmonument

Reclamant geeft aan dat het luchthaventerrein in een EHS gebied ligt en dat het terrein bovendien is aangewezen als rijksmonument. Er zou dan ook geen rechtvaardiging zijn om de luchthavenregeling te verlenen.

Reactie

Dat het oppervlakte met twee derde vergroot is, heeft geen zwaardere impact op het EHS gebied. Het terrein is een grasveld waarop de grenzen van het luchthaventerrein zijn aangegeven met rood-witte bakens. Dit heeft geen impact op het perceel als rijksmonument. Omdat er sprake is van een omzetting zullen wij moeten toetsen of het geluidscontouren van 56 dB L_{DEN} en de externe veiligheidscontour van 10-6 PR binnen het luchthavengebied valt. Indien dit niet het geval is zal een luchthavenbesluit vastgesteld moeten worden, wat inhoudt dat het een openbaar luchthaventerrein wordt. Iedereen zou hier dan mogen starten en landen. Omdat dit niet wenselijk is, moesten wij de grenzen van het luchthaventerrein iets anders vaststellen.

Zoals onder het kopje Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet in de toelichting van de luchthavenregeling is te lezen, zijn er meerdere onderzoeken uitgevoerd. Wij gaan er dan ook van uit dat de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet het vaststellen van deze luchthavenregeling niet in de weg staan. KNSF is zelf verantwoordelijk aan overige wetgeving, hier is ook op gewezen in de toelichting.

Nut en noodzaak

Reclamant haalt in haar zienswijze een passage uit de luchtvaartnota aan waarin wordt gesteld dat de nut en noodzaak moet worden aangetoond.

Reactie

Het toetsen van nut en noodzaak is het algemene uitgangspunt bij het toetsen van aanvragen voor luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen. Het betreft hier echter een bestaande situatie. In hoofdstuk 6 van de Wijziging luchtvaartnota wordt dan ook gesteld dat het Bignal-besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden omgezet in een provinciale luchthavenregeling.

Omgevingsfactoren

Reclamant geeft aan dat er te weinig aandacht wordt gegeven aan omgevingsfactoren, zoals het landschap, cultuurhistorie en rust en stilte.

Reactie

De voorgelegde regeling bevat een aantal beperkingen. In het oude Bignal-besluit waren er 18 vliegbewegingen per dag toegestaan, dit komt neer op 6570 vliegbewegingen per jaar. De onderhavige luchthavenregeling stelt echter een maximum aantal bewegingen van 1100 vast, wat neerkomt op gemiddeld 3 vliegbewegingen per dag. Bovendien waren onder

het Bignal-besluit alle helikopters toegestaan die konden starten en landen op een terrein van 23 meter bij 23 meter. Ook zwaardere helikopters dan de EC 135 mogen hier onder het Bignal-besluit landen. Onder de nieuwe regeling zijn echter alleen de EC120, de EC 130 en de EC135 toegestaan. De nieuwe luchthavenregeling is dus behoorlijk strenger, wat de omgevingsfactoren ten goede komt.

Precedentwerking

Reclamant merkt op dat er door het vaststellen van deze luchthavenregeling er mogelijk meer luchthaventerreinen in de gemeente Stichtse Vecht zullen komen.

Reactie

In hoofdstuk 5 van de Wijziging luchtvaartnota wordt het toetsingskader voor nieuwe luchthavens neergelegd. Zo moet er onder andere de nut en noodzaak worden aangetoond. Bovendien wordt bij de beoordeling van nieuwe aanvragen tevens rekening gehouden met het standpunt van de gemeente waarin de beoogde luchthaven is gelegen. Bovendien hebben wij strenge normen in de luchtvaartnota opgenomen met betrekking tot geluid en externe veiligheid, waardoor het aantal locaties waar een luchthaven gevestigd kan worden danig gereduceerd wordt. Wij zijn dan ook niet van mening dat er een precedentwerking uitgaat van onderhavige luchthavenregeling.

Geluid

De reclamant geeft aan dat er woningen op nabijgelegen plaatsen zijn.

Reactie

Ten grondslag van de onderliggende luchthavenregeling liggen de geluidsberekeningen. Deze zijn uitgevoerd met het L_{DEN} Tool, die door Adecs Airinfra te Delft is opgesteld, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen is vastgesteld dat binnen de 56 dB L_{DEN} geluidscontour zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekt. Deze toetsing is uitgevoerd om te bepalen of voor een terrein luchthavenbesluit of een luchthavenregeling opgesteld moet worden. Binnen 56 dB L_{DEN} contour bevinden zich geen woningen. Verder is met de berekeningen vastgesteld dat ook binnen de 48 dB L_{DEN} contour geen woningen liggen. Volledigheidshalve vermelden wij dat de toetsing aan de 48 dB L_{DEN} contour enkel voor nieuwe terreinen geldt. Het betreft hier echter een omzetting voor een bestaand terrein.

Handhaving

De gemeente stelt vraagtekens bij de handhaafbaarheid van de voorgenomen regeling.

Reactie

Indien uit het logboek blijkt dat meer vliegbewegingen worden uitgevoerd dan toegestaan of andere helikopters worden gebruikt dan toegestaan, kan de provincie handhavend

optreden. Ook op de andere artikelen kan handhavend worden opgetreden. Op het moment dat er een overtreding wordt geconstateerd, wordt besloten welk handhavingstraject wordt opgestart. In het uiterste geval kan dit resulteren in een gehele of gedeeltelijke intrekking van de luchthavenregeling.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft een toezichthouder de bevoegdheid elke plaats te betreden, met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner. Bovendien is de toezichthouder bevoegd inzage te vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden, zoals het logboek. Alle toezichthouders van de provincie Utrecht, zijn ook in het kader van de Wet luchtvaart aangewezen. Twee van deze toezichthouders houden zich specifiek met luchtvaart bezig. Er is dus voldoende capaciteit om illegale praktijken tegen te gaan.

Integrale afweging

Reclamant meent dat een integrale belangenafweging ontbreekt.

Reactie

Er is in het voortraject meerdere keren contact opgenomen met de gemeente. Ook zijn er een aantal bijeenkomsten geweest met omwonenden en de stichting Helihinder. Wij hebben alle belangen afgewogen, maar zien geen reden om de luchthavenregeling, die minder ruim is dan het Bignal-besluit, niet te verlenen.

Conclusie

Gelet op bovenstaande leidt de zienswijze van deze reclamant niet tot wijzigingen van de onderhavige luchthavenregeling.

Ad e. Zienswijze de heer J. V. van Marken

Vanwege hoeveelheid vragen en onderwerpen die in deze zienswijze worden genoemd geven wij hieronder de essentie van de zienswijze weer met onze reactie daarop.

Nut en noodzaak

Reclamant vraagt zich af waarom een luchthavenregeling aan een particulier wordt verleend. Volgens reclamant is op het adres Zandpad te Breukelen geen bedrijf gevestigd. Reclamant meent dat de bestemming als prachtig cultuur historisch natuurgebied altijd moet prevaleren boven het privébelang van een of enkele van haar bewoners. Verder geeft de reclamant aan dat de overheid, in deze de provincie, bij uitstek de instantie moet zijn die deze afweging voor haar burgers dient te maken. Ten slotte geeft de reclamant aan dat hier precedentwerking van deze toekenning een belangrijke rol gaat spelen.

Reactie

Het toetsen van nut en noodzaak is het algemene uitgangspunt bij het toetsen van aanvragen voor luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen. Het betreft hier echter een bestaande situatie. In hoofdstuk 6 van de Wijziging luchtvaartnota wordt dan ook gesteld dat het Bignal-besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden omgezet in een provinciale luchthavenregeling. Over de opmerking van de reclamant dat de bestemming “cultuur historisch natuurgebied” boven privébelangen van bewoners moet prevaleren, merken wij op dat bij deze luchthavenregeling een omzetting van het bestaande besluit is waarbij het bestaande gebruik als uitgangspunt diende. Voor dit onderdeel van de reactie wordt verwezen naar de reactie onder ad d., kopje ruimtelijk impact. Over de precedentwerking wordt verwezen naar onze reactie onder ad d., kopje precedentwerking.

Geluidsoverlast

Reclamant merkt op dat met de luchthavenregeling aan de exploitant 1100 vliegbewegingen worden vergund zonder beperking van het maximaal aantal vliegbewegingen per dag. Reclamant geeft aan dat conform het huidige Bignal-besluit 18 vliegbewegingen per dag zijn toegestaan. Volgens reclamant gaat het voor de omwonenden voornamelijk om de piekbelasting. Meerdere dagen per jaar bij ongunstige wind en gedurende de hele dag herrie te moeten verdragen is volgens reclamant buitengewoon storend. Reclamant vraagt daarom of een maximum van 18 vliegbewegingen per dag gehandhaafd kan blijven of ziet het liever dat dit in de luchthavenregeling wordt opgenomen dat “tot maximaal 3 dagen per jaar 18 bewegingen is toegestaan”.

Reactie

Het (huidige) Bignal-besluit maakt het mogelijk dat er op jaarbasis 6570 (18x365) vliegbewegingen uitgevoerd kunnen worden. Met de onderliggende luchthavenregeling zullen maximaal 1100 vliegbewegingen per jaar worden toegestaan. Dit is een verschil van 5470 vliegbewegingen op jaarbasis. Het aantal daadwerkelijk uitgevoerde vliegbewegingen wordt in het logboek vastgehouden. Wij zien er geen reden toe om in de onderhavige luchthavenregeling een beperking in het aantal vliegbewegingen per dag op te nemen.

Veiligheidsoverwegingen

Reclamant geeft aan als bewoner weinig last te hebben van eventuele onveilige situaties. Door de situatie ter plekke te kennen geeft de reclamant aan dat het terrein van de luchthaven voor hulpdiensten niet goed toegankelijkheid is.

Reactie

De aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van een luchthaven vallen buiten de reikwijdte van een provinciale luchthavenregeling. De genoemde aspecten worden gereguleerd in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

Handhaving

De reclamant constateert dat de KLPD de handhaving van de provinciale luchthavenregeling voor haar rekening gaat nemen. Gezien het gedetailleerde karakter van deze materie, betwijfelt de reclamant of dit de handhaving ten goede komt.

Reactie

De onderhavige luchthavenregeling wordt door de Provinciale Staten (PS) vastgesteld. Dit betekent dat de provincie toezicht en handhaving van deze luchthavenregeling voor haar rekening gaat nemen.

Termijnen verstreken

Reclamant merkt op dat huidig Bignal-besluit is verlopen en dat ook de termijnen van actie voor de provincie (1 jaar voor een regeling en 2 jaar voor een besluit) eveneens zijn verlopen. Hoewel dit een “regelement van orde” is, zou de provincie volgens de reclamant in deze zienswijze voldoende redenen moeten zien om een nieuwe procedure te starten en dus aan de nieuwe wetten en regels te toetsen.

Reactie

Met de wetswijziging van de Wet luchtvaart en de verkregen bevoegdheid is de provincie verplicht om de afgegeven Bignal-besluiten om te zetten in een luchthavenbesluit of een –regeling. Daarbij geldt, zoals de reclamant juist heeft gesteld, een termijn van 1 jaar voor luchthavenbesluit en een termijn van 2 jaar voor een luchthavenregeling. Het verstrijken van deze termijnen betekent echter niet dat de geldigheid van de Bignal-besluiten verloopt. Het gaat hier om een termijn van orde tot de provincie een luchthavenbesluit of –regeling heeft vastgesteld.

Het Bignal-besluit d.d. 21 januari 2005, afgegeven door het ministerie van Verkeer en waterstaat (nu: ministerie Infrastructuur en Milieu) is afgegeven voor onbepaalde duur. Daarom dient ook de onderhavige luchthavenregeling voor onbepaalde tijd te worden afgegeven.

Voorliggende regeling niet gelijk aan voormalige

De reclamant vindt dat de ontwerp-luchthavenregeling in belangrijke mate anders is dan de verlopen Bignal-regeling. De belangrijkste wijzigingen volgens de reclamant zijn:

- a. het betreft een regeling voor onbepaalde tijd en geen ontheffing. Het gebruik van een helihaven wordt hiermee structureel en onomkeerbaar.
- b. de voorliggende regeling staat helikopters toe die een geluidsbelasting veroorzaken die per vliegbeweging 40% hoger is dan de bestaande regeling.
- c. de voorliggende regeling kent geen dag maximum meer, terwijl dat voor de ervaren overlast en de natuur van doorslaggevende betekenis is.

Reactie

Voor een reactie met betrekking tot de constatering hierboven wordt verwezen:

- onder a., zie onze reactie zienswijze reclamant onder het kopje “Termijn verstreken”;
- onder b., zie onze reactie zienswijze ad d., onder het kopje “omgevingsfactoren” en zienswijze reclamant onder het kopje “geluidsoverlast”;
- onder c., zie onze reactie zienswijze reclamant onder het kopje “geluidsoverlast”.

Bovendien merken wij op dat in de regeling intrekkingsgronden staan opgenomen.

Conclusie

Gelet op bovenstaande leidt de zienswijze van deze reclamant niet tot wijzigingen van de onderhavige luchthavenregeling.

Ad f. Wolbers omgeving & recht advocatuur, namens de heer R. Visser, directeur/exploitant van de helihaven van KNSF

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

Overwegingen met betrekking tot de 48 L_{DEN} contour

Reclamant geeft aan dat de overwegingen met betrekking tot de 48 L_{DEN} contour korter en helderder gemotiveerd dienen te worden.

Reactie

In de overwegingen is ter informatie en voor de volledigheid ingegaan op de 48 L_{DEN} contour. Dit is op grond van de Luchtvaartnota inderdaad van toepassing op nieuwe terreinen en op het terrein aan het zandpad 39 te Breukelen. Hiermee wordt wel aangetoond dat er in ieder geval genoeg afstand van woningen wordt gehouden, waardoor mogelijke weersin in de omgeving kan worden verminderd. Gelet op bovenstaande leidt deze zienswijze niet tot aanpassing van de luchthavenregeling.

Omvang van het luchthavengebied

Reclamant geeft aan dat voor alle duidelijkheid ook de coördinaten van het veld kunnen worden opgenomen in de artikelen.

Reactie

Bijlage 1 maakt onderdeel uit van de artikelen en is voldoende helder. Hierop gelet leidt deze zienswijze niet tot aanpassing van de luchthavenregeling.

Artikel 3.2.5.1.6

Reclamant geeft aan dat artikel 3.2.5.1.6 kan vervallen, omdat de regeling reeds op deze wetgeving is gebaseerd.

Reactie

De bepaling is voor de volledigheid opgenomen. Hierop gelet leidt deze zienswijze niet tot aanpassing van de luchthavenregeling.

Artikel 3.2.5.2.2

Reclamant meent dat artikelen 3.2.5.2.3 en artikel 3.2.5.2.4 (zoals geldt na de nummering) tegenstrijdig zijn aan elkaar.

Reactie

De artikelen zijn niet tegenstrijdig. In de avondperiode mag maximaal 5% van de maximaal toegestane vliegbewegingen plaatsvinden, deze mogen echter niet plaatsvinden in de periode van maart tot oktober. Het ene artikel is dus een specialisatie van de ander. Hierop gelet leidt deze zienswijze niet tot aanpassing van de luchthavenregeling.

Artikel 3.2.5.2.4

Reclamant is van mening dat artikel 3.2.5.2.4 een zeer overbodige bepaling is.

Reactie

Dit artikel is overgenomen uit het vigerende Bignal-besluit. Het ontstaan van schade en de gevolgen hiervan is een privaatrechtelijke aangelegenheid. Het is niet aan de provincie om dit te regelen. Dit artikel is verwijderd.

Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot aanpassing van de luchthavenregeling, artikel 3.2.5.2.4 uit de ontwerp-luchthavenregeling met betrekking tot het voorkomen van schade zal worden verwijderd.

Artikelen in paragraaf 3.2.5.3

Reclamant is van mening dat de artikelen met betrekking tot de rapportageverplichtingen verwijderd kunnen worden.

Reactie

In de Regeling luchtvaart is geen jaarlijkse rapportageverplichting aan Gedeputeerde Staten opgenomen. Deze zienswijze leidt dan ook niet tot aanpassing van de luchthavenregeling.

Artikel 3.2.5.4.3

Reclamant meent dat in de luchthavenregeling niet de intrekingsgronden opgenomen kunnen worden.

Reactie

In de Wet luchtvaart staat niet specifiek opgenomen in welk geval een luchthavenregeling ingetrokken kan worden. Indien de wet zwijgt kan een vergunning worden ingetrokken op de in het betreffende artikel opgenomen gronden.

Conclusie

Gelet op bovenstaande leidt de zienswijze van deze reclamant tot aanpassing de luchthavenregeling. Het artikel 3.2.5.2.4 uit de ontwerpvluchthavenregeling met betrekking tot het voorkomen van schade zal uit de definitieve vluchthavenregeling worden verwijderd. De overige punten uit deze zienswijze hebben niet geleid tot de aanpassing van de definitieve vluchthavenregeling.

Ad g. Van den Biesen Boesveld Advocaten, namens Stichting Commissie voor de Vecht en het Oostelijk en Westelijk Plassengebied (ook wel aangeduid als Vechtplassencommissie), Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten in Nederland, Stichting Natuur en Milieufederatie Utrecht en Stichting Ridderhofstad Gunterstein.

Zienswijze

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

Procedurele setting

Reclamant geeft aan dat er een afweging moet worden gemaakt waarbij alle aspecten betrokken worden (zoals nut en noodzaak, relatie tot geL_{DEN}d planologische en ruimtelijke regelingen – bestemmingsplan en EHS -, aanvaardbaarheid met betrekking tot beschermde milieu- en natuurwaarden).

Reactie

Het rijk beoogt een integrale aanpak van besluiten en heeft hiervoor onder andere de Wabo vastgesteld.⁶ De Wet luchtvaart is hier echter niet bij aangesloten. Deze verschillende aspecten zullen dus in verschillende kaders beoordeeld moeten worden: de Wet ruimtelijke ordening, de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet etc. De Wet luchtvaart ziet specifiek op de aspecten externe veiligheid en geluid, hier is aan getoetst. Er kan worden gehandhaafd op alle artikelen, zoals verbonden aan de vluchthavenregeling.

Op pagina 19 van de Wijziging Luchtvaartnota wordt gesteld dat nut en noodzaak dient te worden aangetoond. Dit is het algemene uitgangspunt bij het toetsen van aanvragen voor vluchthavenbesluiten en vluchthavenregelingen. Het betreft hier echter een bestaande situatie. In hoofdstuk 6 van de Wijziging luchtvaartnota wordt dan ook gesteld dat het Bignal-besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden omgezet in een provinciale vluchthavenregeling.

⁶ Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Precedentwerking

Reclamant merkt op dat er door het vaststellen van deze luchthavenregeling, er mogelijk meer luchthaventerreinen in de gemeente Stichtse Vecht zullen komen.

Reactie

In hoofdstuk 5 van de Wijziging luchtvaartnota wordt het toetsingskader voor nieuwe luchthavens neergelegd. Zo moet er nut en noodzaak worden aangetoond. Bovendien wordt bij de beoordeling van nieuwe aanvragen tevens rekening gehouden met het standpunt van de gemeente waarin de beoogde luchthaven is gelegen. Bovendien hebben wij strenge normen in de wijziging luchtvaartnota opgenomen met betrekking tot geluid en externe veiligheid, waardoor het aantal locaties waar een luchthaven gevestigd kan worden, danig wordt gereduceerd. Er gaat dan ook geen precedentwerking uit van onderhavige luchthavenregeling. De provincie neemt zijn taak om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren zeer serieus, er worden minder vliegbewegingen dan onder het Bignal-besluit toegestaan en er worden minder zware helikopters toegestaan.

Verschillen tussen Bignal-besluit en onderhavige luchthavenregeling

Reclamant merkt op dat er behoorlijke verschillen zijn tussen het oude Bignal-besluit en de onderhavige luchthavenregeling.

Exploitant of eigen gebruik

Reclamant is van mening dat de ontwerpluchthavenregeling een ander karakter heeft dan het Bignal-besluit. Volgens reclamant ging het Bignal-besluit slechts om toestemming voor een helihaven die “bestemd is voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van eigen bedrijf” (artikel 1 Bignal-besluit d.d. 21 december 2005). Hieruit concludeert reclamant dat de eigenaar van de helihaven en/of het bedrijf van de eigenaar zich bediende in het kader van eigen vervoersbehoefte van deze helihaven.

De ontwerpluchthavenregeling is volgens reclamant gericht op “exploitatie van de luchthaven” en niet in het voorzien van de eigenaar, c.q. zijn bedrijf gelieerde eigen vervoersbehoefte. Reclamant concludeert dat hierdoor de karakter van het gebruik wordt gewijzigd en dat dit als nieuwe activiteit door de provincie getoetst moet worden.

Reactie

Bij het opstellen van de ontwerp-luchthavenregeling zijn wij uitgegaan van de Bignal-ontheffing van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, welke op 21 december 2005 is afgegeven aan KNSF NV. De onderliggende aanvraag voor de Bignal-ontheffing is ingediend voor bedrijfsgebonden helihaven aan het Zandpad 39 te Breukelen.

De luchthavenregeling betreft een omzetting van het Bignal-besluit naar de luchthavenregeling en de exploitant heeft niet aangegeven het bedrijfsgebonden gebruik van de luchthaven te willen wijzigen.

Omvang luchthaven en definiëring landingsplaats

Reclamant geeft aan dat de luchthavenregeling luchthaventerrein 2 tot 3 keer zo groot is als het terrein waarop Bignal-besluit d.d. 21 december 2005 betrekking heeft. Vervolgens geeft reclamant aan dat er niet duidelijk is hoe groot verblijfs capaciteit van helikopters ter plaatse is. Reclamant leidt uit het kaartmateriaal af dat er tegelijk 2 tot 3 helikopters op het terrein gestationeerd kunnen zijn. Dit is volgens reclamant in tegenspraak met het Bignal-besluit. In de aanvraag voor Bignal-besluit van oktober 2005 staat aangegeven dat het slechts om één helikopter van EC-120 zal gaan en incidenteel om andere helikopters van hetzelfde type.

Reactie

In het oude Bignal-besluit waren alle helikopters toegestaan die konden starten en landen op een terrein van 23 meter bij 23 meter. Dit zijn behoorlijk zware helikopters. Onder de nieuwe regeling zijn echter alleen de EC120, de EC 130 en de EC135 toegestaan. Deze beperkingen zijn gebaseerd op berekeningen op grond van externe veiligheid en geluid, zoals uitgelegd onder het kopje 'Luchthavenbesluit of luchthavenregeling' in de toelichting. Een EC135 kan, met een piloot, 6 tot 7 passagiers meenemen. Het aantal passagiers heeft echter geen effect op de geluidscontour. In het oude Bignal-besluit waren er 18 vliegbewegingen per dag toegestaan, dit komt neer op 6570 vliegbewegingen per jaar. De onderhavige luchthavenregeling stelt echter een maximum aantal bewegingen van 1100 per jaar vast.

Het aangewezen luchthavengebied is groter dan in het Bignal-besluit opgenomen 23 meter bij 23 meter omdat de externe veiligheidscontour en de 56 L_{DEN} contour niet buiten het luchthavengebied zich mogen uitstrekken. Het als luchthaven aangewezen terrein is eigendom van de exploitant. Op deze manier wordt voorkomen dat de externe veiligheidscontour en de 56 L_{DEN} contour buiten het luchthavengebied komen te liggen.

Aan- en uitvliegen in relatie tot landzijdig gebruik

Reclamant is van mening dat in de luchthavenregeling een artikel ten aanzien van aan- en uitvliegen ontbreekt. Reclamant vermoedt dat de provincie dit aspect niet als "landzijdige bevoegdheid" ziet en vraagt de provincie zich te gaan verdiepen in de vraag tot op welke vlieghoogte landzijdige effecten te verwachten zijn.

Reactie

Aspecten met betrekking tot aan- en uitvliegen worden gereguleerd in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en staan de lucht en luchtverkeersreglement. Hier staan de algemeen te verbinden artikelen met betrekking tot dit aspect.

Maximering aantal vluchten/bewegingen per dag

Reclamant merkt op dat in de ontwerp luchthavenregeling geen maximaal aantal vliegbewegingen per jaar is opgenomen maar geen maximalisering per dag. In het Bignal-

besluit was een beperking van maximaal 18 vliegbewegingen per dag opgenomen. Volgens reclamant wijst dit op een onregelmatig gebruik.

Reactie

Het (huidige) Signal-besluit maakt het mogelijk dat er op jaarbasis 6570 (18x365) vliegbewegingen uitgevoerd kunnen worden. Met de onderliggende luchthavenregeling zullen maximaal 1100 vliegbewegingen per jaar worden toegestaan. Dit is een verschil van 5470 vliegbewegingen op jaarbasis. Het aantal daadwerkelijk uitgevoerde vliegbewegingen wordt in het logboek vastgehouden. Wij zien er geen reden toe om in de onderhavige luchthavenregeling een beperking in het aantal vliegbewegingen per dag op te nemen.

Hoeveelheid geluid

Reclamant vindt dat het hanteren van een maximum aantal vliegbewegingen per jaar voor geluid niet voldoende is. Daarnaast vraag reclamant zich af of de afstandsgrens van 500 meter voor geluidsgevoelige objecten nog enigszins van betekenis is, aangezien er niet is aangegeven wat de inbreuk op de kwaliteit van de leefomgeving zal zijn. Reclamant geeft ook aan dat er niet duidelijk is waarop de normering van de vliegbewegingen per helikoptertype is gebaseerd. Daarnaast worden volgens reclamant zwaardere helikopters toegestaan.

Reactie

In de Luchtvaartnota van de provincie Utrecht is bepaald dat bij een luchthavenregeling een grenswaarde wordt opgenomen voor geluidsbelasting in het aantal vliegbewegingen of door middel van een daadwerkelijke grenswaarde in L_{DEN} . Ten grondslag van deze luchthavenregeling liggen de geluidsberekeningen waaruit het maximaal aantal vliegbewegingen op jaarbasis is vastgesteld. Voor een EC 120 bedraagt het maximaal aantal vliegbewegingen 1100, voor een EC-130 geldt een maximaal aantal vliegbewegingen 850 per jaar en voor een EC-135 zijn 800 vliegbewegingen per jaar mogelijk. Bij dit aantal vliegbewegingen per helikoptertype blijft de 56 L_{DEN} contour binnen de luchthaven. De wegingsfactoren zijn afgeleid van het maximale aantal vliegbewegingen per helikoptertype, waarbij geldt: EC-120 ($1100/1100$) = 1 beweging, EC-130 ($1100/850$) = 1,3 beweging en EC-135 ($1100/800$) = 1,4 beweging.

De voorgelegde luchthavenregeling staat geen zwaardere helikopters toe. Onder het Signal-besluit zijn alle helikopters toegestaan die kunnen starten en landen op een terrein van 23 meter bij 23 meter. Ook zwaardere helikopters dan de EC 135 mogen hier onder het Signal-besluit landen. Onder de nieuwe regeling zijn echter alleen de EC120, de EC 130 en de EC135 toegestaan. De luchthavenregeling kan gehandhaafd worden door het controleren van het aantal uitgevoerde vliegbewegingen per helikopter op jaarbasis.

Externe veiligheid

Reclamant vindt dat voor het beoordelen van de externe veiligheidssituatie een jaarmaximum aan vliegbewegingen niet voldoende is. Reclamant vindt dat de onderbouwing van de luchthavenregeling op dit punt tekort schiet.

Reactie

Wij delen deze mening niet. Om de externe veiligheidscontour te bepalen is het rekenmodel GEVERS gebruikt. De modelberekening is uitgevoerd volgens de rekenmethode zoals voorgeschreven in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Met behulp van de modelberekening is voor de drie helikoptertypes het maximale aantal vliegbewegingen op jaarbasis bepaald met inachtneming van de externe veiligheidscontour van 50 meter, die niet buiten het luchthavengebied mocht komen te liggen. Het aantal van de mogelijke vliegbewegingen is vervolgens als uitgangspunt gebruikt voor de geluidsberekeningen. Op deze manier is een directe koppeling gelegd tussen de externe veiligheidscontour en de relevante geluidscontouren.

Begrenzing in de tijd

Reclamant merkt op dat de luchthavenregeling wel een begrenzing van het gebruik in de tijd, maar niet met betrekking tot bijvoorbeeld het weekend bevat.

Reactie

De begrenzing in tijd is overgenomen uit het Bignal-besluit, dit besluit bevatte geen beperkingen ten aanzien van het weekend. Wij hebben dit dan ook niet opgenomen in de luchthavenregeling.

Maximering vliegbewegingen in de avond

Reclamant merkt op dat in de luchthavenregeling een maximering van de vliegbewegingen in de avond ontbreekt.

Reactie

Artikel 3.2.5.2.2 van de ontwerpluchthavenregeling bevat de bepaling dat in de avondperiode maximaal 5% van de maximaal toegestane vliegbewegingen mogen plaatsvinden. Dit kan aan de hand van logboek gecontroleerd worden. Door vernummering is dit artikel in definitieve regeling onder artikel 3.2.5.2.3 opgenomen.

Artikel 3.2.5.2.3 ontwerpluchthavenregeling

Reclamanten merken op dat artikel 3.2.5.2.3. van de ontwerpluchthavenregeling foutief is geformuleerd.

Reactie

Wij delen dit standpunt. Artikel 3.2.5.2.3 van de ontwerpluchthavenregeling is gebaseerd op de beperking uit het Bignal-besluit d.d. 21 december 2005. Abusievelijk is het betreffende artikel niet correct verwoord. In definitieve luchthavenregeling is het betreffende artikel correct geformuleerd. Door de vernummering van de artikelen in definitieve luchthavenregeling is dit artikel onder artikel 3.2.5.2.4 opgenomen.

Handhaafbaarheid en geldigheidsduur

Reclamanten uiten hun bezorgdheid over het toezicht op de regeling. Verder vragen reclamanten zich af of de luchthavenregeling wel voor onbepaalde tijd moet worden afgegeven.

Reactie

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft een toezichthouder de bevoegdheid elke plaats te betreden, met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner. Bovendien is de toezichthouder bevoegd inzage te vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden, zoals het logboek. Dat de exploitant één keer paar jaar gegevens moeten indienen bij de provincie, houdt niet in dat er maar een keer per jaar gecontroleerd kan worden. Indien uit het logboek blijkt dat meer vliegbewegingen worden uitgevoerd dan toegestaan of andere helikopters worden gebruikt dan toegestaan, kan de provincie handhavend optreden. Op het moment dat er een overtreding wordt geconstateerd, wordt besloten wat voor handhavingstraject wordt opgestart. In het uiterste geval kan dit resulteren in een gehele of gedeeltelijke intrekking van de luchthavenregeling. In de wijziging Luchtvaartnota is de mogelijkheid opgenomen om voor nieuwe luchthavens een regeling voor bepaalde tijd, bijvoorbeeld drie jaar, vast te stellen. Bestaand gebruik wordt dus omgezet in een permanente toestemming. Het Bignal-besluit was een permanente toestemming, dit is overgenomen in de nieuwe luchthavenregeling.

500 meter-afstand

Reclamanten zijn van mening dat er afgeweken wordt van de 500 meter afstandsgrens tot geluidgevoelige bestemmingen die in de Luchtvaartnota is opgenomen.

Reactie

Onder het kopje Gevolgen voor milieu (geluid en externe veiligheid) van Overwegingen behorende bij het ontwerp van de luchthavenregeling hebben wij uiteengezet welke eisen de provincie op grond van de Luchtvaartnota aan locatie en het gebruik van een nieuwe luchthaven stelt. De volgende twee eisen gelden voor geluid:

- Er mogen geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 48 dB L_{DEN} contour (komen te) liggen;
- Er dient minimaal 500 meter afstand tot de dichtstbijzijnde woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen te worden aangehouden, tenzij wordt aangetoond dat

de beoogde luchtvaartactiviteiten geen negatief effect hebben op de leefomgeving van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen;

Met geluidsberekeningen voor alle drie helikoptertypes is vastgesteld dat de 48 dB L_{DEN} contour binnen de 500 meter lijn ligt. Daarnaast blijkt uit de berekeningen er binnen de 48 dB L_{DEN} contour geen woningen liggen. Bovendien geldt deze voorwaarde enkel voor nieuwe terreinen, het betreft hier een omzetting voor een bestaand terrein.

Daarnaast is met geluidsberekeningen voor alle drie helikoptertypes vastgesteld dat de 56 dB L_{DEN} geluidscontour zich niet buiten het luchthavengebied zal uitstrekken. Ook binnen 56 dB L_{DEN} contour bevinden zich geen woningen. Deze toetsing uitgevoerd om te bepalen of voor een terrein luchthavenbesluit of een luchthavenregeling opgesteld moet worden.

Alle geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met het L_{DEN} Tool, die door Adecs Airinfra te Delft is opgesteld, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Gedateerde rapporten

Reclamanten zijn van mening dat er geen inzicht is in de actuele kwaliteit van de te beschermen waarden op grond van rapporten van zeven jaar oud.

Reactie

Wij zijn van oordeel dat de helihaven op Queeekhoven geen significant negatief effect heeft op het nabij gelegen Natura-2000 gebied Oostelijke Vechtplassen. Deze conclusie is mede gebaseerd op het rapport van Bureau Waardenburg van 16 november 2005, rapportnr. 05-164. Er zijn ons geen feiten en omstandigheden bekend op basis waarvan wij van oordeel zouden moeten komen dat de conclusies uit het rapport van Waardenburg niet meer correct zijn, zoals eerder aangegeven wordt het gebruik juist minder. Het wel of niet voldoen aan de Natuurbeschermingswet 1998 is overigens in beginsel geen reden om de luchthavenregeling niet te verlenen.

Overige planologische en natuurbeschermingsaspecten

Reclamanten verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Stichtse Vecht en de Stichting Helihinder en geven aan de zienswijzen van deze twee reclamanten hierbij te betrekken. Bovendien geven de reclamanten aan dat er een onderzoek naar de mogelijke effecten van het gebruik van de luchthaven dient uitgevoerd te worden.

Reactie

Voor zover de zienswijze betrekking heeft op de door de gemeente Stichtse Vecht en de Stichting Helihinder ingebrachte zienswijze, verwijzen wij naar onze reactie hierop. Wat het uitvoeren van het onderzoek naar de mogelijke effecten van de luchthaven betreft.

In het rapport van Waardenburg van 16 november 2005, rapportnr. 05-164 Hoofdstuk 3 op blz. 15 wordt uitsluitend uitgegaan van vliegroutes van en naar het zuidwesten (richting A2, spoorlijn Amsterdam – Utrecht en het Amsterdam-Rijn-Kanaal. Wanneer deze vliegroutes niet afdwingbaar zijn en men ook van en naar b.v. het oosten kan vliegen over het N2000 gebied Oostelijke Vechtplassen, dan geL_{DEN} de conclusies uit het rapport van Waardenburg op dit punt niet meer. Ook wanneer met andere type helikopters kan worden gevlogen, met een hogere geluidsbelasting dan kloppen de conclusies van Waardenburg niet meer. Ik ben er destijds als vanzelfsprekend vanuit gegaan dat de randvoorwaarden van de rapportage van Waardenburg op gebaseerd is nu ook zouden worden gehanteerd. In de natuuraspecten is bij mijn weten niets essentieels gewijzigd op basis waarvan de conclusies van Waardenburg aangepast zouden moeten worden. Waardenburg stelt op blz. 24” Indien de helikopters niet boven de Oostelijke Vechtplassen en Nieuwkoop (Zuid-Holland) gaan vliegen, is het verstorende effect minimaal.

Ik heb begrepen dat het toegestaan aantal vluchten wordt teruggebracht van 6570 vluchten tot maximaal 1100 vluchten per jaar (gemiddeld ruim 3,01 per dag).

Ik neem aan dat de minimale vlieghoogte geregeld is in de wet luchtvaart. Deze hoogten zijn waarschijnlijk onvoldoende om verstorende effecten te voorkomen wanneer gevlogen wordt boven N2000 gebieden of beschermde natuurmonumenten. Voor die situatie geldt dan een vergunningplicht Natuurbeschermingswet 1998.

Er is geen reden om aan te nemen dat de rapporten uit 2005 niet meer relevant zijn. De provincie is wel bevoegd voor de Natuurbeschermingswet 1998 maar niet voor de bescherming van planten en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. De EHS toets aan het nee tenzij beleid, dit is alleen aan de orde als er sprake is van een bestemmingswijziging.

Nut en noodzaak

Reclamanten zijn van mening dat nut en noodzaak bewezen zal moeten worden.

Reactie

Het toetsen van nut en noodzaak is het algemene uitgangspunt bij het toetsen van aanvragen voor luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen. Het betreft hier echter een bestaande situatie. In hoofdstuk 6 van de Wijziging luchtvaartnota wordt dan ook gesteld dat het Bignal-besluit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden omgezet in een provinciale luchthavenregeling.

Conclusie

Gelet op bovenstaande leidt de zienswijze van deze reclamant tot de aanpassing van artikel 3.2.5.2.3. van de ontwerpluchthavenregeling. Door de vernummering is dit artikel in definitieve luchthavenregeling opgenomen onder 3.2.5.2.4. De overige punten uit deze zienswijze leiden niet tot de aanpassing van definitieve luchthavenregeling.

Ad h. Zienswijze de heer F. de Beus

Zienswijze

De reclamant schetst de volgende situatie:

Reclamant woont reeds 15 jaar op Scheendijk en gedurende deze periode zag hij het luchtverkeer alleen maar toenemen. Vanuit Schiphol is er veel vliegverkeer van vroeg tot laat. Ook vanuit het vliegveld Hilversum vliegen volgens de reclamant aanzienlijk wat sportvliegtuigen die “steeds gekkere kapriolen uit halen boven je hoofd om het huis of boot maar te laten zien”. Volgens reclamant maken ze duikvluchten met motor uit en op het laatste moment weer aan en komen steeds lager over. De reclamant geeft aan dat er sinds een paar jaar ook de helikoptervluchten van de buurman (wij nemen aan dat hier de exploitant wordt bedoeld) zijn bijgekomen. Er circuleren berichten over de uitbreiding. Volgens reclamant “gaat dit echt te ver en moet worden terug gedraaid voor er ongelukken gebeuren.”

Reclamant geeft aan niet te begrijpen dat op het gebied Scheendijk als natuurgebied en recreatiegebied zeer scherpe regels met betrekking tot bebouwing van toepassing zijn. Volgens de reclamant is het ook terecht dat de scherpe regels hiervoor worden gesteld.

Reclamant vraagt zich af of het voor het gebied niet schadelijk is om razende helikopters en sportvliegtuigjes boven het gebied te laten vliegen.

Reclamant vindt het vliegverkeer naar Schiphol en de sportvliegtuigjes (als ze zich aan de regels houden) wel kunnen. De helikoptervluchten passen volgens de reclamant niet in dat gebied omdat het een te zware belasting voor de omgeving is. Bovendien is het ook nog eens gevaarlijk met de laag vliegende sportvliegtuigjes. Volgens reclamant “moet dat worden tegen gehouden voor er ongelukken gebeuren.”

Reactie

De bevoegdheden die aan provincies zijn overgedragen met de gewijzigde Wet luchtvaart, hebben slechts te maken met de locatie van de start- en landingslocatie. Het gebruik van het luchtruim en regels met betrekking tot de vliegveiligheid volgen rechtstreeks uit de landelijke wet- en regelgeving met betrekking tot de luchtvaart. Ook indien elders wordt opgestegen, mag conform deze regels worden gevlogen boven het betreffende gebied. Het overvliegen van een gebied valt buiten de reikwijdte van een luchthavenregeling en kan in een provinciale luchthavenregeling niet worden verboden.

De onderhavige luchthavenregeling is gebaseerd op het Bignal-besluit d.d. 21 december 2005 waarmee het gebruik van de helihaven aan het Zandpad 39 wordt toegestaan. Ten behoeve van de omzetting van dit Bignal-besluit naar de provinciale luchthavenregeling zijn de geluidsberekeningen en externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd die aan de milieugebruiksruimte in de omgeving ten goede zullen komen. Het aantal vliegbewegingen neemt van 6570 naar 1100 vliegbewegingen per jaar af. Dit is een verschil van 5470 vliegbewegingen op jaarbasis. Het aantal daadwerkelijk uitgevoerde vliegbewegingen

wordt in een logboek vastgehouden. Dit logboek zal na verloop van elk kalenderjaar aan de provincie ter controle worden voorgelegd.

De luchthavenregeling toets uitsluitend aan de locatie waar helikopters opstijgen en landen. Deze bevoegdheid reikt niet tot de helikoptervluchten zelf. In het rapport van Waardenburg, dat als bijlage bij de aanvraag is gevoegd, is aangegeven dat de in en uitvliegroute gaat van en naar zuidwest, richting A2 en Amsterdam-Rijn kanaal. Dus niet over de Oostelijke Vechtplassen / Scheendijk.

Bij de beoordeling of er een vergunningplicht bestaat op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is uitgegaan van de door de aanvrager aangegeven vliegroute. Indien exploitant wel boven het Natura 2000 gebied gaat vliegen, is mogelijk wel sprake van een vergunningplicht op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

Conclusie

Gelet op bovenstaande leidt de zienswijze van deze reclamant niet tot wijzigingen van de onderhavige luchthavenregeling.