**Bijlage: beantwoording zienswijze**

Uw vraag:
U merkt op dat PS het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland (PS2009- 357) hebben vastgesteld en dat ten aanzien van locaties een belangrijke voorwaarde daarbij is dat de noodzaak voor een helikopterhaven op een andere locatie wordt ondersteund door de gemeente (onder meer via het bestemmingsplan). Vervolgen overweegt u dat de betreffende locatie als bestemming agrarische bestemming heeft en onder de vigerende bestemming helicoptervluchten NIET zijn toegestaan. Op basis van een 6 jaar oude brief van de gemeente (2018) waarin zij aangeven positief tegen de komst van een helihaven te staan onder specifieke voorwaarden en een recentere brief van 2023 waarin de gemeente aangeeft af te wachten, concludeert u kennelijk dat de noodzaak inderdaad wordt ondersteund door de gemeente. Wij concluderen dat de gestelde voorwaarden nog niet allen zijn uitgevoerd, en dat er nog geen bestemmingsplanwijziging is geweest. Ook laat u buiten beschouwing dat momenteel de gemeente(raad) helemaal niet positief is over de wijziging van het bestemmingsplan. Dit kunt u onder meer halen uit de media, uit het feit dat er raadsvragen zijn gesteld in het verleden en ook nu worden gesteld. Zelfs is er een motie van de gemeentelijke raad als bijlage bij de zienswijze van het college op het toenmalige plan naar de Provincie verstuurd. Een bestemmingsplanwijziging is dus geheel niet zeker. Niet is voldaan aan de gestelde voorwaarde in het beleid van de Provincie. Dit maakt dat uw ontwerpbesluit onvoldoende is gemotiveerd en niet voldoet aan de beginselen van behoorlijk bestuur zoals bedoeld in de Awb.

Antwoord:
Een luchthavenregeling bevat geen regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond een luchthaven. Strijdigheid met een omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan), is geen reden om een luchthavenregeling te weigeren. Uiteraard dient het omgevingsplan het gebruik als luchthaven wel toe te staan wil de exploitant gebruik kunnen maken van de luchthavenregeling. In de brief van 14 augustus 2018 (kenmerk 1085415) heeft de gemeente Barneveld aan de 5.1.2e . 5.1.2e meegedeeld positief te staan tegenover het verzoek, mits de helihaven aan de Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek wordt opgeheven en de helihaven op de nieuwe locatie voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Voor de beoordeling moet door middel van een akoestisch rapport worden aangetoond wat de belasting is voor de omgeving is een extern ecologisch onderzoek naar de effecten op soorten gebieden nodig. In de september 2023 heeft de gemeente laten weten een definitief standpunt in te nemen, nadat GS een besluit omtrent de luchthavenregeling heeft genomen. De provincie heeft de aanvrager uitdrukkelijk gewezen op zijn eigen verantwoordelijkheid voor het verkrijgen van de benodigde gemeentelijke vergunningen en ontheffingen. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

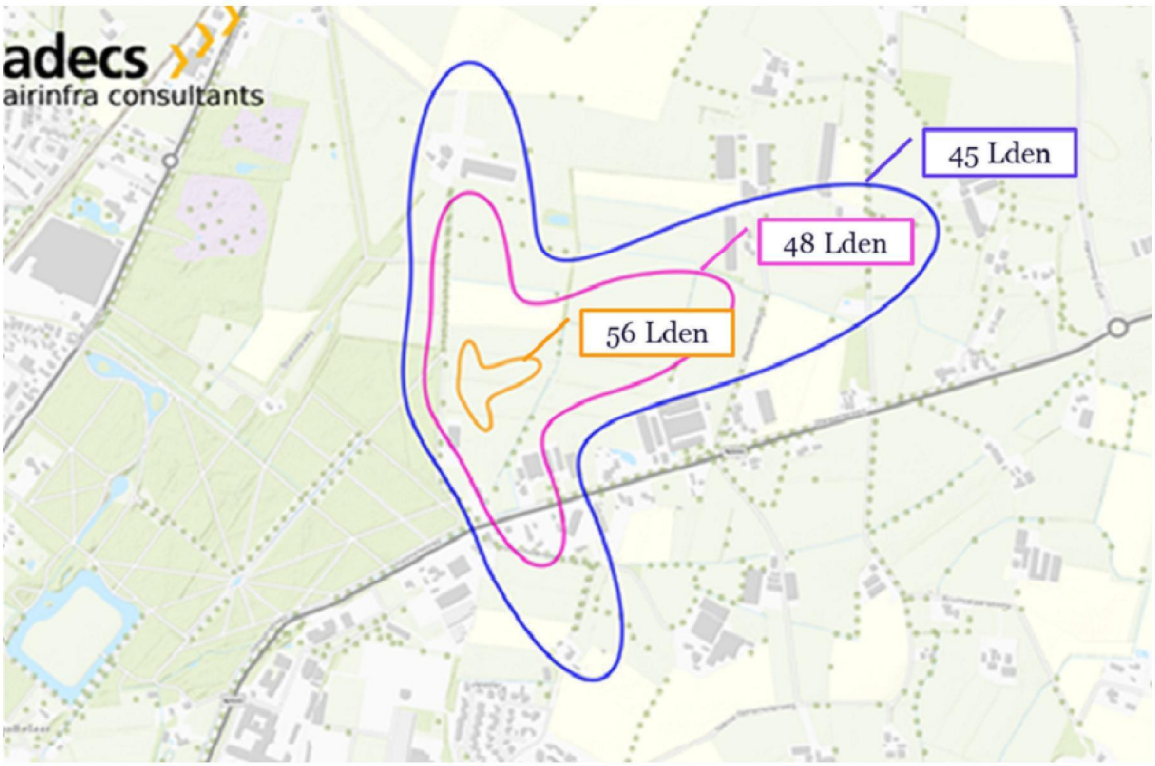
Uw vraag:
De geluid en luchtkwaliteitonderzoeken zijn digitaal niet in te zien, wat maakt dat we inhoudelijk niet met gedegen argumenten kunnen komen mbt uw bevindingen over deze onderwerpen. We vragen ons af of ten aanzien van de luchtkwaliteit /geluid is meegenomen de situatie dat de helikopter stationair draait, en of dat niet zou moeten.

Antwoord:
Uit het geluid- en externe veiligheidsrapport en de gevraagde aanvullende berekeningen (op te vragen bij het provincieloket) blijkt dat de gevolgen voor geluid en externe veiligheid buiten het luchthavengebied zeer beperkt zullen zijn en ruimschoots voldoen aan de wettelijke (voorkeurs)grenswaarden. Zo zal de relevante 56 dB Lden (jaargemiddelde geluidbelasting)

contour zich binnen het luchthavengebied manifesteren net als de externe veiligheidscontour. Dit betekent dat de gevolgen voor geluid en externe veiligheid buiten het luchthavengebied zeer beperkt zullen zijn en ruimschoots voldoen aan de wettelijke (voorkeurs)grenswaarden die gelden op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Dit betekent ook dat er geen beperkingengebieden worden vastgesteld.

Aangezien het om een jaargemiddelde geluidbelasting gaat, maakt het daarbij niet uit hoe de spreiding van de vluchten over het jaar is. Overigens gaat het hierbij om de geluidbelasting als gevolg van het opstijgen en/of landen met het toestel en niet om de geluidproductie in de lucht op enige afstand van de luchthaven. Het toepasselijke wettelijke kader ziet niet toe op de geluidproductie van het toestel in de lucht.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de aanvrager gevraagd nieuwe berekeningen te maken waaronder een 45 Lden contour, de advies waarde van de WHO (World Health Organisation). Volgens de WHO is het acceptabel als door geluidshinder 10% van de blootgestelde bevolking ernstige hinder ondervindt en 3% slaapverstoord is. Dat niveau wordt voor ernstige hinder door luchtverkeer bereikt bij 45,4 dB(A) Lden. Uit onderstaande de figuur blijkt dat de grens van de 45 Lden contour geheel buiten de bebouwde kom van Barneveld ligt.




Op basis van artikel 8.64, tweede en zesde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Uw vraag:
Ten aanzien van de Wet natuurbescherming (die thans opgegaan is in de Omgevingswet) overweegt u dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn op het nabijgelegen Natura 2000-gebied Veluwe omdat het realiseren van de (nieuwe) helihaven aan de Wesselseweg 23 te

Barneveld gekoppeld is aan het opheffen van de helihaven van JAKO Landbouwmachines B.V. aan de Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek en die laatste helihaven is dichterbij het Natura 2000-gebied Veluwe gelegen (690 meter) dan de helihaven aan de Wesselseweg 23 (5.300 meter). Daarnaast ligt het aantal vliegbewegingen op de nieuwe locatie veel lager dan bij de oude locatie. Er is volgens u sprake van een lagere stikstofdepositie en minder overige effecten dan in de te beëindigen situatie waardoor er geen sprake is van verslechtering van de effecten op de doelstellingen van de Veluwe. De gemeente heeft u al eerder middels genoemde motie laten weten dat de bestaande helihaven in Kootwijkerbroek sinds 2018 niet meer gebruikt wordt en sowieso nooit is gebruik voor de hoeveelheid vluchten waar toestemming voor was. Mede dank zij dit signaal, zou u ons inziens niet moeten uitgaan van de formele vergunde situatie, maar van de feitelijke situatie. De feitelijke situatie is dat dit hoe dan ook een verslechtering zou zijn voor de Natura 2000 gebieden, als ook voor het Schaffelaarse bos, wat een natuurgebied is en valt onder het Gelders Natuurnetwerkgebied. Het lijkt ons zowieso een verslechtering van de effecten op de doelstelling van de Veluwe, ervanuit gaand van de huidige feitelijke situatie.

Antwoord:
Een luchthavenregeling bevat geen regels voor stikstof depositie. Dat valt onder de Omgevingswet en niet onder de Wet luchtvaart. Het vaststellen van deze regeling betekent overigens niet dat tevens wordt ingestemd met activiteiten waar op grond van andere wet- en regelgeving toestemming voor nodig is zoals activiteiten die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significant verstorende gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben. Wij hebben de aanvrager gewezen op het feit dat hij in alle gevallen te maken heeft met de zorgplicht voor Natura 2000-gebieden en bijzondere nationale natuurgebieden, zoals verwoord in artikel 11.6 van het Bal. Op grond daarvan moeten alle maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen voor de natuur te voorkomen. De aanvrager heeft aangegeven geen verslechtering van de effecten op de doelstelling van de Veluwe te verwachten. Het luchthavengebied is niet gelegen in een Natura 2000-gebied en het dichtst bij zijnde Natura 2000-gebied 'Veluwe' ligt met 5,3 kilometer op voldoende afstand van de luchthaven. Er zijn dan ook geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden te verwachten, te meer nu het realiseren van de (nieuwe) helihaven aan de Wesselseweg 23 te Barneveld gekoppeld is aan het opheffen van de bestaande helihaven van JAKO Landbouwmachines B.V. aan de Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek. Die laatste helihaven is dichterbij het Natura 2000-gebied Veluwe gelegen (690 meter) dan de helihaven aan de Wesselseweg 23 (5.300 meter). Daarnaast ligt het maximum aantal vliegbewegingen op de nieuwe locatie veel lager dan bij de oude locatie. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Uw vraag:
U stelt verder dat de grens van het luchthaven gebied op ruime afstand ligt van de buffer van tenminste 75 meter van een buizerd nest (cf. Kennisdocument Buizerd, BIJ12, 2017). De helikopter start- en landingsplaats is zodanig gesitueerd dat als de helikopter in de noordelijke richting vliegt, deze op een afstand van circa 250 meter blijft van het nest. Als de helikopter in oostelijke richting vliegt, blijft deze op circa 215 meter van het nest. Hiervoor is op 14 februari 2022 een ontwerp-ontheffing soortenbescherming verleend (zaaknummer 2021-013298).
U baseert uw ecologische inzichten kennelijk op een stuk van BIJ uit 2017, dus 5 a 6 jaar oud! Het had in de rede geleden om opnieuw ecologische onderzoek te (laten) doen, of dit als voorwaarde te stellen, zeker nu de helihaven echt pal naast het Schaffelaarse bos ligt, en al geruime tijd op de weg tussen het bos en het perceel meerdere vogelhuisjes/broedhokjes zijn geplaatst. Het is niet uit te sluiten dat er meerdere kwetsbare vogelsoorten en vleermuizen in het bos zich bevinden, en niet te vergeten in de akkers aan beide kanten van de Wesselseweg. Wij merken geregeld dat er

veel vogels daar zijn, als wij daar bijvoorbeeld een ommetje maken. Voorts is een ontwerp ontheffing geen definitieve ontheffing, en kan dus een ontheffing niet zijn verleend. Ook om deze redenen voldoet uw ontwerp besluit niet aan bijvoorbeeld het zorgvuldigheidsbeginsel.

Antwoord:
Een luchthavenregeling bevat geen regels voor soortenbescherming. Dat valt onder de Omgevingswet en niet onder de Wet luchtvaart. Wij hebben de aanvrager erop gewezen dat hij in alle gevallen te maken heeft met de zorgplicht voor in het wild levende dieren, zoals verwoord in artikel 11.27 van het Bal. De exploitant zal zich ervan moeten vergewissen dat er op het luchthavengebied en de belendende percelen geen beschermde soorten aanwezig zijn, zoals broedende vogels en indien nodig een vergunning/ontheffing vragen.
De aanvrager heeft de lopende aanvraag voor een omgevingsvergunning ingetrokken omdat bij nader onderzoek is gebleken dat het buizerdnest is verdwenen. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Vraag:
Daarnaast is het voor ons als buurtbewoners onverklaarbaar waarom het ontwerpbesluit zo breed is. Het ligt vlak bij een bos waar veel gerecreëerd wordt en bij woonwijken. Vergund wordt vliegbewegingen van zonsopgang tot zonsondergang. Dat betekent concreet gewoon in de zomeravonden tot 23 uur savonds. Wij ondervinden al geregeld hinder van militaire helicopters die aan het oefenen zijn, als ook een paravlieger met motor die vanuit Kootwijkerbroek komt. We zitten echt niet te wachten om avonds gestoord te worden (of sochtends vroeg). Geluid draagt ver, en als bewoners hoor je de helicopters heus wel, ook al is het geluidstechnisch vast acceptabel. In feit gaat het woongenot van 2 wijken er op achteruit. En dat voor commerciële helikoptervluchten, die niet noodzakelijk zijn.. Per dag mogen er 10 vliegbewegingen worden gemaakt volgens artikel 4, vijfde lid. Wij zouden graag zien dat dit artikel een beperking in tijd van vliegbewegingen bevat, bijvoorbeeld geen of 1 vlucht na 19 uur s 'avonds. In het slechtste geval heb je 5 vluchten op een avond, dat zal voor veel overlast zorgen.

Antwoord:
De start- en landingsrichtingen liggen zodanig dat er niet wordt gestart of geland over het landgoed de Schaffelaar of over de nabij gelegen woonwijken van de gemeente Barneveld. In het ontwerp besluit waren al beperkingen opgenomen ten aanzien van de start- en landingsrichtingen en daar worden naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en op grond van de nieuwe berekeningen die op verzoek van de provincie door de aanvrager zijn gedaan, verdere beperkingen gesteld die ertoe leiden dat er niet over bewoond gebied en het Schaffelaarsebos wordt gestart of geland. Tevens worden de tijden waarop gevlogen mag worden verder beperkt. Zo wordt het verboden om te vliegen op zondagen en mag de luchthaven alleen in werking zijn tijdens de uniforme daglichtperiode (UDP), zoals voor de betreffende datum is vermeld in de AIS/Luchtvaartgids Nederland, maar niet vóór 7:00 uur en niet ná 22:15.