Nota van Beantwoording luchthavenregeling voor de helihaven op locatie Wesselseweg 23 in Barneveld.

Hieronder vindt u een overzicht van de zienswijzen die zijn binnengekomen naar aanleiding van de publicatie van de ontwerpluchthavenregeling voor de helikopterluchthaven Van de Steeg B.V. gelegen aan de Wesselseweg 23 te Barneveld op 1 maart 2024.

De ontvangen zienswijzen zijn in deze nota van beantwoording samengevat en voorzien van een reactie. Als daartoe aanleiding is, is per reactie in de beantwoording aangegeven of deze aanleiding geeft het ontwerp luchthavenregeling aan te passen.

In het kader van de Wep zijn de zienswijzen afkomstig van personen niet zijnde een organisatie, geanonimiseerd.

Zienswijze 1 (Plaatselijk Belang Barneveld)

1.1 Het gebied waarin de helikopterluchthaven gepland staat ligt pal naast een natuurgebied waar verschillende beschermde diersoorten zijn aangetroffen. Het stijgen en dalen van een helikopter leidt tot verstoring van de natuurlijke habitat en verstoring van de aanwezige beschermde vogels, vleermuizen en andere kwetsbare soorten wat in strijd is met de geldende milieuwetgeving en natuurbeschermingsregels. Het ontwerpbesluit staat ook haaks op het provinciaal beleid dat gericht is op de bescherming en instandhouding van waardevolle natuurgebieden.

> Antwoord:
> Het luchthavengebied ligt buiten de begrenzing van het Gelders Natuurnetwerk (GNN), een weidevogelgebied of een ander gebied dat is beschermd overeenkomstig het provinciale natuurbeleid. 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 een eventuele ontheffing soortenbescherming op grond van de Omgevingswet. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

1.2 De exploitatie van een helikopterluchthaven brengt stikstofuitstoot met zich mee, wat leidt tot een toename van stikstofdepositie in de kwetsbare omgeving op nog geen 10 meter afstand van de beoogde locatie. Dit heeft schadelijke gevolgen voor de biodiversiteit en de kwaliteit van de leefomgeving, met name omdat dit gebied reeds onder druk staat door stikstof gerelateerde problemen.

> Antwoord:
> de Aerius-berekening is ontworpen voor de berekening van stikstofdepositie op relevante Natura 2000-gebieden, niet voor de depositie op de directe omgeving (immers geen Natura 2000-gebied). Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

provincie Gelderland

1.3 De locatie van de helikopterluchthaven, tegenover een benzinepomp en in de nabijheid van een dichtbevolkt gebied, brengt ernstige veiligheidsrisico's met zich mee voor zowel de omwonenden als de gebruikers van de luchthaven. Dit staat op gespannen voet met het provinciaal beleid dat de veiligheid van burgers vooropstelt.

Antwoord:
Uit het geluid- en externe veiligheidsrapport dat voor de luchthaven is opgesteld blijkt dat de externe veiligheid contouren binnen het luchthaventerrein blijven. Dit betekent dat de gevolgen voor externe veiligheid buiten het luchthavengebied zeer beperkt zullen zijn en ruimschoots voldoen aan de wettelijke (voorkeurs)grenswaarden. Reden waarom geen nadere regels nodig worden geacht met het oog op het externe-veiligheidsrisico. Met het vastleggen van aantallen en soorten vliegbewegingen, de in- en uitvliegrichtingen en de tijdstippen waarop gevlogen mag worden, wordt het externe-veiligheidsrisico voldoende beperkt. Overigens treedt de luchthavenregeling pas in werking nadat de Inspectie Leefomgeving en Transport een verklaring veilig gebruik luchtruim heeft verleend. De provincie vraagt deze verklaring aan zodra de luchthavenregeling is vastgesteld. De Inspectie heeft negen weken de tijd om een beslissing te nemen.
Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

1.4 De Omgevingswet vereist dat bewoners actief worden betrokken bij het proces van besluitvorming over de locatie van een helikopterluchthaven, met een grote impact op alle bovengenoemde onderdelen, en dat hun belangen en zorgen serieus worden genomen. Daar is ons inziens in deze situatie geen sprake van geweest maar wel een vereiste.

Antwoord:
De aanvraag voor een luchthavenregeling valt onder de Wet luchtvaart en niet onder de Omgevingswet. De Wet luchtvaart voorziet er in dat voor de vaststelling van een luchthavenregeling de uitgebreide voorbereidingsprocedure wordt gevolg. In dat kader vindt er een inspraak procedure plaats waar een ieder zijn of haar zienswijze kan indienen. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

1.5 Er is geen sprake van milieuwinst zoals in de toelichting wordt gesteld bij verplaatsing van de helihaven aan de Oud Garderenseweg naar de locatie aan de Wesselseweg, maar juist sprake van achteruitgang als er in de praktijk al jaren niet meer gevlogen wordt op de Oud Garderenseweg en sowieso nooit 5500 vliegbewegingen zijn uitgevoerd vanaf deze locatie. Dit moet dan ook worden gezien als een op zichzelf staande ontwikkeling van een helihaven waarbij nadrukkelijk rekening moet worden gehouden met geluidbelasting en geluidhinder bij hiervoor gevoelige functies in de nabijheid, zoals natuur en wonen.

Antwoord:
De eigenaar /exploitant van de helihaven aan de Oud Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek heeft in 2018 aan de provincie Gelderland te kennen gegeven dat hij voornemens is de exploitatie van zijn helihaven te beëindigen op voorwaarde dat door de provincie Gelderland en de gemeente Barneveld medewerking wordt verleend aan het vergunnen van een helihaven aan Wesselseweg 23 te Barneveld met een daarvoor noodzakelijke luchthavenregeling. De eigenaar /exploitant van de helihaven van Jako landbouwmachines B.V. en de aanvrager van onderhavige luchthavenregeling hebben met elkaar daarover een overeenkomst gesloten met bovenvermelde strekking. Indien de luchthavenregeling en eventuele bestemmingsplanwijziging niet onherroepelijk tot stand zou kunnen

komen, vervalt die gesloten overeenkomst en wordt de helihaven van Jako landbouwmachines B.V. gehandhaafd op het adres Oude Garderenseweg 5 te Kootwijkerbroek. De helihaven van JAKO Landbouwmachines B.V. aan de Oude Garderenseweg 5 te Kootwijkerbroek is aanzienlijk dichterbij het N2000-gebied De Veluwe gelegen dan de helihaven aan de Wesselseweg 23 (690 meter vs. 5300 meter). Daarnaast ligt het maximum aantal vliegbewegingen op de nieuwe locatie aanzienlijk lager dan het maximum aantal vliegbewegingen dat op grond van de Bignal vergunning mogelijk is op de locatie aan de Oude Garderenseweg 5, waardoor deze verplaatsing ten goede komt aan de doelstellingen van De Veluwe. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

1.6 Er is geen juiste belangenafweging gemaakt. Er is slechts een beperkte impact voor de Barneveldse economie te verwachten, maar daar tegenover is nadrukkelijk sprake van aantasting van het woongenot op deze locatie, dichtbij de woonkern Barneveld door geluidhinder die voortkomt uit deze nieuw te ontwikkelingen activiteiten en de locatie grenst aan het Schaffelaarse Bos, een park en natuurgebied waarvan de flora en fauna in eigendom is van, en wordt beheerd door, het Gelders Landschap. Ook is niet duidelijke of rekening is gehouden met de ruimtelijke plannen van de gemeente.

Antwoord:
De aanvrager is een landelijk werkend vastgoedbedrijf gevestigd aan de Wesselseweg 23 te Barneveld. Het bedrijf verhuurt en exploiteert bedrijfsonroerend goed en woningen in heel Nederland. Teneinde de onroerende zaken te kunnen beoordelen en taxeren wordt er in het kader van de aan- en verkoop van onroerende zaken veel gereisd.
Voor een efficiënte tijdsbesteding is het volgens de aanvrager zeer gewenst/noodzakelijk om, waar het kan, per helikopter de locaties te bezoeken. Daarnaast wordt de helikopter gebruikt om ook vanuit de lucht de situatie op en rond de te kopen/verkopen onroerende zaken goed te kunnen beoordelen. Voor het gebruik van de helikopter heeft de aanvrager de afgelopen 3 jaar met een TUG ontheffing gevlogen.

Met het realiseren van een helihaven aan de Wesselseweg 23 te Barneveld, gekoppeld aan het opheffen van de helihaven aan de Oude Garderenseweg 5 te Kootwijkerbroek wordt het aantal mogelijke vliegbewegingen op jaarbasis gereduceerd van 5110, het aantal dat binnen de huidige BIGNAL vergunning van JAKO Landbouwmachines BV mogelijk is naar slechts 750 vliegbewegingen dat op grond van de luchthavenregeling mogelijk is op de luchthaven aan de Wesselseweg 23.

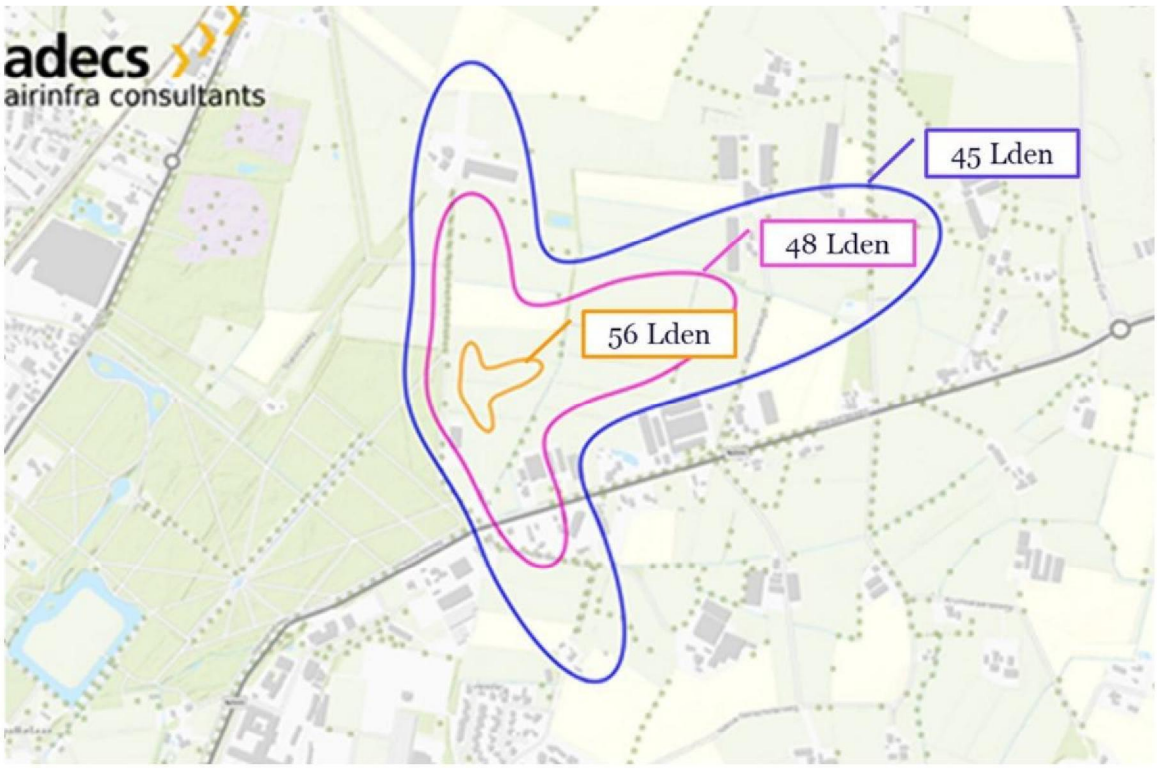
De start- en landingsrichtingen liggen zodanig dat er niet wordt gestart of geland over het landgoed de Schaffelaar of over de nabij gelegen woonwijken van de gemeente Barneveld. In het ontwerp besluit waren al beperkingen opgenomen ten aanzien van de start- en landingsrichtingen en daar worden naar 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.

Uit het geluid- en externe veiligheidsrapport en de gevraagde aanvullende berekeningen 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.



Wij achten de activiteiten daarmee verantwoord vanuit het oogpunt van de bescherming van de leefomgeving.

1.7 Het ontwikkelen van een helihaven aan de Wesselseweg 23 is niet conform het vigerend provinciaal ruimtelijk beleid:"het uitbreiden van het aantal helikopterterreinen (voor zowel individueel als collectief gebruik) wordt alleen denkbaar geacht op de regionale bedrijventerreinen in Gelderland".

Antwoord:
Provinciale staten hebben in 2009 het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland (PS2009-357) vastgesteld. In dit beleid worden drie potentiële locaties vermeld voor helikopterverkeer, maar dat dit niet betekent dat andere initiatieven op voor handhand worden afgewezen. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat de noodzaak voor een helikopterhaven op een andere locatie wordt ondersteund door de gemeente. De beoordeling van de aanvraag voor een luchthavenregeling voor de helikopterhaven is tegen deze achtergrond bezien. Zie ook de beantwoording onder 1.h.
Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

1.8 Het gebruik als helihaven is in strijd met de huidige bestemming van de locatie. In 2016 is een bestemmingsplan vastgesteld voor deze locatie. Hierin staat dat er enkel een bedrijf met milieucategorie 2 gevestigd mag worden en dat een functieverandering niet mag leiden tot milieuhinder voor de omgeving. Daar geldt een milieucirkel van max. 30 meter voor. Een helihaven heeft een cirkel van 500 meter nodig.

Antwoord:
De locatie waarvoor een luchthavenregeling wordt gevraagd heeft op dit moment een agrarische bestemming. Binnen deze bestemming is het gebruik van de onderhavige locatie ten behoeve van een helihaven niet toegestaan. Om het gebruik van een luchthaven c.q. helihaven mogelijk te maken is planologische medewerking van de gemeente Barneveld nodig. In de brief van 14 augustus 2018 (kenmerk 1085415) heeft de gemeente aan de [redacted] 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 mail van 20 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.

1.9 Er zitten tegenstrijdigheden in ontwerpbesluit. Zo spreekt het ontwerpbesluit over max. 10 vliegbewegingen per dag, 5 vluchten dus, maar in de bijlage wordt gesproken over max 10 vluchten. Het ontwerpbesluit spreekt van maximaal 112 bewegingen na 19uur,
de bijlage spreekt over 112 vluchten.

Antwoord:
Er is hier sprake van een verkeerd woordgebruik in de toelichting. De tekst in de regeling is leidend. Deze zienswijze vormt aanleiding tot wijziging van de toelichting op de ontwerp luchthavenregeling waarbij het woord 'vluchten' wordt vervangen door 'vliegbewegingen'.

1.10 Op geen enkele manier zijn inwoners betrokken in dit proces, terwijl veel inwoners zich pal tegen dit plan keren. Bewoners zouden toch minimaal moeten meedenken. Dat zou bijvoorbeeld kunnen opleveren dat er op zondag niet gevlogen mag worden.

Antwoord:
De Wet luchtvaart voorziet er in dat voor de vaststelling van een luchthavenregeling de uitgebreide voorbereidingsprocedure wordt gevolg. In dat kader vindt er een inspraak procedure plaats waar een ieder zijn of haar zienswijze kan indienen. Op grond van de inhoud van de zienswijzen kan het bevoegd gezag al dan niet de ontwerpregeling aanpassen.

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.

Zienswijze 2 (AEres):
2.1 Het starten, landen en overvliegen van helikopters veroorzaakt stress bij de dieren van onze onderwijsinstelling aan de Wesselseweg. Op de campus van onze onderwijsinstelling zijn circa 2500 dieren aanwezig en de onderwijsinstelling heeft ook een dierentuin status. De schooldieren worden dagelijks ingezet voor het praktijkonderwijs dat veelal buiten de campus plaatsvindt. Door het geluid van het overvliegen, starten en landen van helikopters zullen de dieren extra stress ervaren en kunnen daardoor minder worden ingezet voor het praktijkonderwijs waardoor de praktijklessen onder druk komen te staan. Daarnaast worden door het geluid van de helikopters de praktijklessen verstoord.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6 en onder 4.2.

Zienswijze 3 (particulier):
3.1 De komst van een helihaven aan de Wesselseweg 23 verstoort het genot van het gebruik van mens en dier van het naastgelegen Schaffelaarsebos. Daarnaast verstoort het beoogde helikopter verkeer het woongenot van de inwoners van de naast gelegen woonwijk Norschoten.

Antwoord:
Zie voor de verdere beantwoording het antwoord onder 1.6 en onder 4.2

Zienswijze 4 (particulier):
4.1 het ontwerpbesluit mist elke zorgvuldige afweging tussen het nut en noodzaak van de vastgoedonderneming, het eigen beleid en de te verwachten effecten op de leefomgeving van mens en dier. Daarmee handelt GS in strijd met de beginselen van goed bestuur.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6.

4.2 Daarnaast is de onderbouwing waarom er in dit geval geen luchthavenbesluit is vereist niet aanwezig.

Antwoord:
In het Besluit burgerluchthavens is bepaald wanneer een luchthavenbesluit is vereist. Dat is het geval wanneer de contour van het plaatsgebonden risico 10-6 of een geluidcontour van 56 dB(A) Lden buiten het luchthavengebied valt. Uit het geluid- en externe veiligheidsrapport en de gevraagde aanvullende berekeningen blijkt dat de relevante 56 dB Lden (jaargemiddelde geluidbelasting) contour en de contour van het plaatsgebonden risico 10-6 zich binnen het luchthavengebied manifesteert. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

4.3 Ook is onduidelijk wat precies wordt bedoeld met “vergelijkbare types, helikopters met hetzelfde motorvermogen als het nu gebruikte type". Welke van deze types mogen op basis van dit ontwerp straks hier landen/opstijgen en hebben die aantoonbaar identiek of lager geluidsniveau dan die van de EC 120 B? Motorvermogen zegt immers niet hoeveel herrie de motor maak.

Antwoord:
De helikopter die gebruik maakt van de helihaven is een Eurocopter EC 120 Colibri (turbine) met een MTOW van circa 1800 kg. Het betreft een lichte, éénmotorig aangedreven helikopter. De EC 120 valt in categorie 10 conform de Regeling burgerluchthavens. In voorkomende gevallen kan de helikopterluchthaven worden gebruikt door helikopters van een gelijkwaardig type, vallend in de geluidscategorie 10 of daaronder, met uitzondering van traumahelikopters. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

4.4 De door Peutz gebruikte landplaats voor de geluidcontour binnen het terrein past niet meer bij de nu feitelijke bedoelde opstelplek maar is NIET doorgerekend : de met H gemarkeerde plek voor de loods op het verharde terrein, pal naast het bos leidt geheid tot meer herrie alleen al vanwege het feit dat beton NIET dempt in elk zinnig geluidsmodel, en gras wel .

Antwoord:
Ten behoeve van de beoogde helikopterluchthaven zijn de geluidcontour van 56 dB(A) Lden en de contour van het plaatsgebonden risico van 10-6 gehanteerd, welke contouren volgens de opgestelde geluid- en externe veiligheid rapporten van Peutz en Adecs binnen het luchthavengebied vallen. Uit deze rapporten volgt dat de helikopterlandingsplaats is gelegen op de locatie met de coördinaten die worden genoemd in artikel 3 van de luchthavenregeling. De contour van het plaatsgebonden risico van 10-6 en de geluidcontour van 56 dB(A) Lden zijn berekend vanaf voornoemde helikopterlandingsplaat waarop wordt aangevlogen. De helikopterlandingsplaats wordt in bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens omschreven als een terrein bestemd voor het opstijgen en landen van helikopters. Indien niet op de helikopterlandingsplaats wordt aangevlogen, zal daartegen handhavend worden opgetreden.

Lokale omgevingsfactoren die van belang kunnen zijn op de geluidoverdracht betreffen bodemdemping, afscherming, reflectie en luchtabsorptie. Deze zijn gelet op de ligging van de relevante contouren binnen het luchthavengebied in deze situatie niet van invloed op de geluidoverdracht naar het gebied buiten het luchthavengebied.

Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

4.5 De provincie neemt niet alle verplichtingen van de "Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen" over die de exploitant van de haven dient te doen. Dat moet wel en zo nee, waarom niet?

Antwoord:
In de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen staan eisen over de aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van de luchthaven waaraan de exploitant moet voldoen. Ook moet de exploitant een register bijhouden van de luchtvaartuigen die landen of opstijgen. Die gelden dus naast de bepalingen uit de luchthavenregeling.
Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Zienswijze 5 (MOB):
5.1 Een AERIUS-berekening ontbreekt en nagelaten is te toetsen aan de Beleidsregels salderen in Gelderland. Er is sprake van extern salderen, dus zal moeten worden afgeroomd. Omdat extern wordt gesaldeerd is tevens een Wnb-vergunning noodzakelijk. Dat is immers verplicht bij toepassing van mitigerende maatregelen. Daarbij dient ook te worden getoetst aan het beginsel van additionaliteit. Het vaststellen van deze regeling zonder voorafgaande vaststelling van een Wnb-toestemming is onzorgvuldig.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het de antwoorden onder 1.1, 1.2 en 1.5. Daarnaast blijkt uit het rapport DA 3152-2-RA-002 d.d. 18 juli 2022 dat de 'worst-case' depositiebijdrage van de helihaven ter plaatse van de Veluwe maximaal 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt bij een NOx-emissie van maximaal ca. 211 kg/jaar. Significant negatieve effecten inzake stikstof kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Zienswijze 6 (Natuur en Milieu):
6.1 Uit de huidige ontwerpvergunning maken we op dat van een ontheffing voor het toestaan van het vernielen van buizerdnesten geen sprake zou hoeven te zijn vanwege de ligging van de huidige nesten. Voor ons is op dit moment niet inzichtelijk of dit klopt vanwege het ontbreken van een verkennend rapport (quickscan) natuur. Daarnaast is het voor leken lastig om de in- en uitvliegrichtingen, die in het besluit op de kompasroos zijn aangeduid, te vertalen naar de voor bescherming van de buizerd noodzakelijke vliegrichtingen. Wij verzoeken om opheldering op het punt van de in- en uitvliegrichtingen die voor leken navolgbaar zijn.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.1.

6.2 Wij verzoeken om in de luchthavenregeling op te nemen dat de helikopters die gebruik maken van de locatie een transponder aan boord hebben en dat deze in werking moet zijn als er gevlogen wordt.

Antwoord:
Wij kunnen niet aan dit verzoek tegemoetkomen nu wij geen bevoegd gezag zijn over het gebruik en de inrichting van een luchtvaartuig of over het gebruik van het luchtruim.

Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

6.3 Wij verzoeken in de luchthavenregeling op te nemen dat de initiatiefnemer een klachtenregeling moet vaststellen en bekend maken aan de omwonenden, bijvoorbeeld via de huis-aan-huis bladen.

Antwoord:
Met klachten over het gebruik van een luchthaven binnen de grenzen van de provincie kan een ieder terecht bij het Provincieloket. Via de website van de provincie is dit loket makkelijk bereikbaar voor iedereen. Via https://www.gelderland.nl/melding kan een klachtenformulier worden ingevuld. Klachten worden geregistreerd en voorzien van een passende reactie. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

6.4 In de toelichting op het ontwerpbesluit is aangegeven dat er sprake is van een uitruil: het toestaan van 750 starts en landingen vanaf de locatie Wesselseweg gaat gepaard met het beëindigen van de helikopteractiviteiten aan de Oude Garderenseweg 5. De gemeente Barneveld heeft dit als voorwaarde gesteld voor planologische medewerking en onder voorbehoud van een akoestisch rapport. Wij zijn benieuwd of er in het kader van de luchthavenregeling al een akoestisch rapport is opgesteld en zien dit graag tegemoet.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6 en onder 4.2.

6.5 Wij zijn benieuwd of er in het kader van de uitruil een AERIUS-verschilberekening is gemaakt en hoe de uitruil geborgd wordt binnen de provinciale beleidsregels voor externe saldering.

Antwoord:
Zie voor beantwoording het antwoord onder 1.2 en 1.5. Daarnaast blijkt uit het rapport DA 3152-2-RA-002 d.d. 18 juli 2022 dat de 'worst-case' depositiebijdrage van de helihaven ter plaatse van de Veluwe maximaal 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt bij een NOx-emissie van maximaal ca. 211 kg/jaar. Significant negatieve effecten inzake stikstof kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

6.6 Wij verzoeken om de openingstijden te beperken zodat de rust in de ochtend- en avondperiode en de zondagsrust beter gewaarborgd worden.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6

6.7 Wij verzoeken voorwaarden op te nemen dat er niet boven het Schaffelaarse bos gevlogen mag worden, en eisen te stellen aan het klimpad tijdens het opstijgen naar kruisvluchthoogte zodat laagvliegen tot een minimum beperkt blijft.

Antwoord:
De Luchthavenregeling gaat alleen over de locatie van het landen en stijgen. Over wat zich in de lucht bevindt is de provincie geen bevoegd gezag. In het luchtruim heeft degene die de vlucht uitvoert toestemming nodig van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Zij geven een voorlopige vluchtverklaring af welke afhankelijk is van omstandigheden tijdens de vlucht zelf. Voor militaire en

civiele vliegtuigen en helikopters gelden minimale vlieghoogten. Deze zijn vastgelegd in deel 3, hoofdstuk 1, en deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012, de Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen en het Besluit luchtverkeer. In de gedragscode van de Nederlandse en internationale luchtvaartorganisaties is voor recreatieve vliegers overigens wel vastgelegd dat klein vliegverkeer in principe het vliegen boven natuurbeschermingsgebieden vermijdt, tenzij het niet anders kan. In dat geval wordt gevlogen op een hoogte van minimaal 300 meter. Defensie vluchten kennen een ander regime en mogen veel lager vliegen dan burgerluchtvaartuigen. Zie voorts de beantwoording onder 1.6.

6.8 Vanwege leefomgevingskwaliteit achten wij helikoptervluchten die zo nabij de bebouwde kom starten en landen ongewenst. Vanwege uitstoot van CO2 en de urgente klimaatopgave zijn wij van mening dat ook een exploitant van commerciële helikoptervluchten een maatschappelijke taak heeft voor verduurzaming van zijn bedrijf. Wij verzoeken om met de betrokken onderneming een transitiepad naar verduurzaming af te spreken en hierover bindende afspraken te maken, die verankerd worden in de luchthavenregeling.

Antwoord:
Dergelijke voorwaarden kunnen wij niet opnemen in een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart. Wel zullen wij de exploitant er op wijzen om waar mogelijk de uitstoot te beperken en aandringen op het gebruik van duurzame brandstoffen.

Zienswijze 7 (Zorggroep Norschoten)
7.1 Grote negatieve impact op de meer dan 170 kwetsbare ouderen die in een verpleeghuis een hospice en zorginstelling op 1 km afstand van de helihaven bevinden. Uit het ontwerpbesluit blijkt dat er geen rekening is gehouden met de belangen van het verpleeghuis en hospice.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6 en 4.2.

7.2 Waarom zijn er geen grenswaarden voor geluid vastgesteld ter bescherming van de omwonenden? Er moet aanvullend geluidsonderzoek worden uitgevoerd en er moet onderzoek worden gedaan naar de gevolgen voor het verpleeghuis en hospice.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6 en 4.2.

Zienswijze 8 (particulier)
8.1 Er is al sprake van een zware belasting van de natuur vanwege de intensieve landbouw ter plaatse en in de directe omgeving. Dit heeft o.a. als gevolg dat er een hoge stikstofdepositie (SDW) is. Graag zien wij onderbouwd waarom de provincie stelt dat er in deze aanvraag sprake is van een lagere SDW.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.2 en 6.5.

8.2 Het is van belang dat er een grondige milieueffectrapportage wordt uitgevoerd om de impact op het milieu volledig in kaart te brengen, waaruit blijkt dat er geen rechtstreekse aantasting, veroorzaakt door

bijvoorbeeld licht, trillingen, geluid of menselijke aanwezigheid plaatsvinden op soorten die voor dat Natura 2000-gebied zijn aangewezen.

Antwoord:
Er geldt voor de activiteiten die op grond van de luchthavenregeling zijn toegestaan geen m.e.r.plicht of –beoordelingsplicht. Luchtvaartactiviteiten worden wel genoemd in kolom C en D (onderdeel 6.1 en 6.2) van de bijlage bij het Besluit Milieueffectrapportage, maar deze gelden alleen voor een Luchthavenbesluit. De relevante geluid- en externe veiligheidscontouren voor de luchthaven blijven ruim binnen het luchthavengebied waardoor een luchthavenregeling volstaat. Zie voorts de beantwoording onder 1.6.

8.3 Er ontbreekt een rapport over de geluidbelasting en de ecologische impact.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.1 en 1.6.

8.4 Met de komst van een helihaven worden beschermde diersoorten in het landgoed Schaffelaar verstoord. Dat is bij wet verboden tenzij hiervoor een ontheffing is verleend.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.1.

8.5 Een gedegen veiligheidsanalyse en de implementatie van passende maatregelen ontbreekt om de veiligheid van de lokale gemeenschap te waarborgen.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.3.

8.6 Het toestaan van helikoptervluchten op deze locatie staat op gespannen voet met het provinciale beleid.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.7.

8.7 Het vlieggebied van de luchthaven Wesselseweg wordt al zwaar belast met helikopterverkeer. Er ontbreekt een overzicht van de totale overlast veroorzaakt door dit vliegverkeer.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 6.2 en 6.7

8.8 Waaruit blijkt dat de gemeente een helihaven op deze locatie ondersteund?

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.8.

Zienswijze 9 (particulier)

9.1 De locatie voor de luchthaven is ongewenst zo dicht naast Landgoed Schaffelaar en de woonwijk Norschoten

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6.

9.2 De stikstof berekeningen kloppen niet en het argument dat de luchthaven in Kootwijkerbroek wordt gesloten klopt niet nu deze al jaren niet meer in gebruik is en toen de luchthaven nog in gebruik was, werd er nauwelijks op gevlogen.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.2 en 1.5.

9.3 Er is geen onderzoek gedaan naar de geluids- en luchtkwaliteitseffecten

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6. 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.

9.4 Er zit een buizerdnest vlak naast de luchthaven die niet verstoord mag worden

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.1.

Zienswijze 10 (particulier)
10.1 Ernstige Verstoring rust omwonenden door overlast van extra verkeer, herrie en fijnstof

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6 en 9.3.

10.2 De komst van de luchthaven verhoudt zich niet met het duurzaamheidsbeleid en de klimaatdoelstellingen van het Rijk.

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 6.8.

10.3 Veiligheid wordt aangetast door komst van de helihaven

Antwoord:
Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.3.

10.4 Aanleg van een luchthaven verhoudt zich niet met de woningbouwbouwplannen van de gemeente.

Antwoord: Zie voor de beantwoording het antwoord onder 1.6 en 1.8.