Bijlage : Beantwoording zienswijze

Uw vraag
Wij vragen ons af welke factoren u bij uw besluitvorming hebt meegenomen. Hopelijk laat u meer aspecten meewegen dan die aangaande flora en fauna.

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. Welke factoren bij de besluitvorming moeten worden meegenomen staat in artikel 8.64 van de Wet luchtvaart. 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. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Uw vraag:
De beoogde helihaven ligt pal tegen het voor recreatie intensief gebruikte Schaffelaarsebos aan. Bovendien ligt hij tussen twee woonwijken in, wat veel overlast voor de inwoners met zich meebrengt.

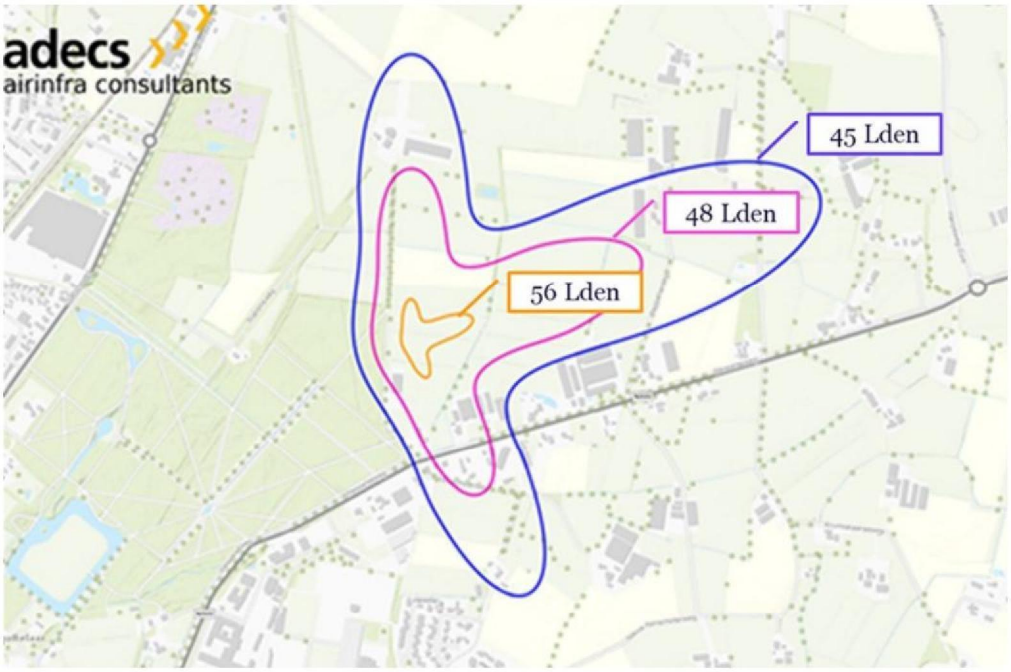
Antwoord
De start- en landingsrichtingen liggen zodanig dat er niet wordt gestart of geland over het landgoed de Schaffelaar of over de nabij gelegen woonwijken van de gemeente Barneveld. In het ontwerp besluit waren al beperkingen opgenomen ten aanzien van de start- en landingsrichtingen en daar worden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

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.

Uw vraag
Welk commercieel doel gaat met deze luchthaven gediend worden en moeten we als maatschappij daarvoor “buigen” en u zegt: “De schaarse ruimte vergt dat keuzes gemaakt worden waarbij de provincie inzet op een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland.” Is dan een helihaven een in uw beleid passend fenomeen? U zegt ook: “de noodzaak voor een helikopterhaven op een andere locatie”. Wat is die “noodzaak”?

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 jaren 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.

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 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 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 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.

Uw vraag
Wij zouden graag willen vernemen of er inderdaad van de gemaakte afspraak over het niet vliegen gedurende het broedseizoen mag worden afgeweken, en, zo ja, waarom en in welke mate.

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.