

Nota van Beantwoording Luchthaven voor helihaven op locatie Stroeërweg 46 in Stroe.

Hieronder vindt u een overzicht van de zienswijzen die zijn binnengekomen naar aanleiding van de publicatie van de ontwerppluchthavenregeling voor de helikopterluchthaven Van de Steeg B.V. gelegen aan de Wesselseweg 23 te Barneveld op 19 december 2023.

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

Er is onvoldoende rekening gehouden met belangen van omwonenden bij de totstandkoming van de ontwerppluchthavenregeling. Het maatschappelijk belang ontbreekt om een dergelijke impact op de woon- en leefomgeving toe te staan in de nu voorliggende vorm en inhoud van de luchthavenregeling tenzij de luchthavenregeling op de volgende punten wordt aangepast:

- a. De aanvliegroute wordt in de Luchthaven vastgelegd als 'zoveel mogelijk tussen Broekweg 10 en Broekweg 14';
- b. De vlieghoogte boven of vanaf Broekweg 4 bedraagt minimaal 175 meter hoogte, indien mogelijk, hetgeen afhankelijk is van weersomstandigheden;
- c. Het aantal dagen met 'plezier-rondvluchten wordt beperkt tot 10 dagen per jaar, met per dag maximaal 30 vliegbewegingen, en niet op zondagen;
- d. Circuittrainingen en Hovertrainingen worden alleen gegeven als de Overheid er om vraagt. Dat wordt schriftelijk vastgelegd en ter inzage gegeven aan cliënten;
- e. Bij een eventuele uitbreiding van het aantal vluchtbewegingen of soorten luchtvaartuigen wordt eerst met de buurt overlegd, gezamenlijk met uw Staten.

Indien deze wijzigingen niet worden meegenomen, verzet reclamant zich tegen de Regeling in zijn geheel.

Antwoord:

In het ontwerp besluit waren al beperkingen opgenomen ten aanzien van het gebruik en daar worden naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, het overleg dat tussen de aanvrager en reclamanten hierover heeft plaatsgevonden en op grond van de aanvullende berekeningen die op verzoek van de provincie door de aanvrager zijn uitgevoerd, verdere beperkingen gesteld. Zo zijn de start- en landingsrichtingen zodanig gewijzigd ten opzichte van de ontwerp luchthavenregeling dat er niet meer over Broekweg 4 wordt gestart en dat landen tussen Broekweg 10 en 14 plaatsvindt. Het opstijgen vindt plaats in de tegenovergestelde richtingen (routes) van het landen zodanig dat ook Broekweg nr. 4 wordt vermeden. Het opnemen van een specifieke vlieghoogte boven Broekweg 4 is

niet mogelijk vanwege het ontbreken van de wettelijke bevoegdheid van GS om eisen te stellen aan vlieghoogtes. Een dergelijke regel zou dan ook niet door de provincie kunnen worden gehandhaafd. Met het aanpassen van de richtingen voor het opstijgen wordt inhoudelijk hetzelfde zo niet een beter resultaat behaald.

Daarnaast zijn er voorwaarden gesteld aan Hover- en circuittrainingen en is het aantal rondvluchtdagen gelimiteerd tot 10 per gebruiksjaar. Ook is het maximaal aantal vliegbewegingen als gevolg van de aanvullende geluid en externe veiligheid berekeningen in overleg met de aanvrager teruggebracht van 800 naar 700 vliegbewegingen en is het gebruik van de beschikbare capaciteit op jaarbasis verder gelimiteerd op grond van type helikopter, tijdstip en dag.

Ten behoeve van het verbeteren van de communicatie met omwonenden zijn ten opzichte van de ontwerp luchthavenregeling extra voorwaarden opgenomen in de luchthavenregeling en de toelichting daarop. Zo moet de exploitant omwonenden melden wanneer er een hover- en circuittraining of rondvluchtdag plaatsvindt. In het geval er een verzoek binnenkomt van de exploitant tot uitbreiding of wijziging van de luchthavenregeling zullen omwonenden daarvan op de hoogte worden gesteld en gehoord in het bijzijn van de exploitant alvorens verdere procedurele stappen worden ondernomen m.b.t. dat verzoek.

Zienswijze 2:

Reclamant vraagt om meer duidelijkheid over de status van de ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik voor de locatie Stroecörweg 46

Antwoord:

Op 4 juli 2023 (zaaknummer 2023-008702) is een TUG-ontheffing verleend voor 3 jaar. Deze ontheffing wordt ingetrokken op het moment dat voor de onderhavige locatie een luchthavenregeling in werking is getreden. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Reclamant vraagt waarom er wel over het gebied Esvelderbeek mag worden gevlogen terwijl daar niet mag worden gestart of geland? Het frequent overvliegen van diverse helikopters met louter en alleen privé hobbydoelstellingen over de Esvelderbeekzone, druist diametraal in tegen deze doelstellingen en verstoren de rust in dit gebied voor natuur en bewoners.

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

Reclamant vraagt op grond van welke verwachting de conclusie uit de aanvraag is gebaseerd dat er geen rechtstreekse aantasting op soorten in Natura 2000 gebied valt te verwachten?

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. Op circa 2.000 meter afstand van de helikopter luchthaven ligt het Natura 2000-gebied Veluwe. De verwachting is 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 vanwege de ligging buiten de bufferzone van dat Natura 2000-gebied, bedoeld om eventuele nadelige effecten van stijg- en landingslocatie op een Natura 2000 gebied te voorkomen. Naast de beschermende werking die de genoemde bufferzone biedt, kan een eventuele ontheffing onder Omgevingswet nodig zijn. Het vaststellen van deze regeling betekent dus niet dat tevens wordt ingestemd met activiteiten waar op grond van andere wet- en regelgeving toestemming voor nodig is. Op basis van de door de aanvrager aangeleverde informatie QuickScan flora en fauna zijn er geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden te verwachten. Wel zullen wij de exploitant verzoeken om bij de vluchtroutes rekening te houden met het Natura 2000-gebied. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Reclamant stelt dat er een MER had moeten worden opgesteld.

Antwoord:

Er geldt voor de luchthaven 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 helihaven blijven ruim binnen het luchthavengebied waardoor een luchthavenregeling volstaat. Deze zienswijze vormt geen aanleiding tot wijziging van de ontwerp luchthavenregeling.

Reclamant verzoekt inzicht te geven in het aantal vliegbewegingen en duidelijke beperkingen en richtlijnen vast te stellen om deze overlast tot een minimum te beperken en hoe het toezicht en handhaving hierop zal plaatsvinden.

Antwoord:

De luchthaven mag uitsluitend worden gebruikt door de Robinson R44 helikopter en de Eurocopter EC 120 B Colibri helikopter of door helikopters van een gelijkwaardig type met een bronvermogen dat gelijk of minder is dan voorgenoemde helikopters en elektrisch aangedreven RPAS met een massa tot maximaal 25 kg. De R44 is een populair en veelvuldig gebruikt toestel dat ook gebruik maakt van de helihaven voor onder andere instructievluchten. In totaal mogen er in een gebruiksjaar niet meer dan 700 vliegbewegingen plaatsvinden op de helihaven. Dit is een verlaging ten opzichte de ontwerp luchthavenregeling die uitging van 800 vliegbewegingen. Daarvan mogen niet meer dan

540 vliegbewegingen plaatsvinden met een helikopter van het type EC 120 en niet meer dan 160 vliegbewegingen met een helikopter van het type R44. 90% van de vluchten mag plaatsvinden in de dagperiode (07:00u – 19:00u) en 10% in de avondperiode (19:00u – 23:00u) met een maximum van 30 vliegbewegingen per dag. Dit betekent dat er maximaal 700 vliegbewegingen per gebruiksjaar mogen plaatsvinden en niet 850 zoals reclamant stelt. De vrijstelling voor evenementen ziet alleen op het eerste en vijfde lid van artikel 4. Waardoor het dus mogelijk is op 1 dag in het jaar maximaal 50 vliegbewegingen uit te voeren in plaats van 30. Aan artikel 4 worden extra maatregelen toegevoegd om de hinder verder te beperken. Zie daarvoor de beantwoording van zienswijze 1.

Daarnaast worden er extra operationele beperkingen en aanpassingen doorgevoerd zoals aangegeven bij de beantwoording van de zienswijze onder 1.

Toezicht en handhaving van de regels van de luchthavenregeling vindt als volgt plaats. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden, op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een verplichting. Deze bevoegdheid is voor luchthavens van regionale betekenis, zoals de luchthaven Teuge, neergelegd bij Gedeputeerde Staten.

Handhaving gebeurt op basis van gegevens die de exploitant aan Gedeputeerde Staten rapporteert. De eisen aan de rapportage zijn onder andere geregeld in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en artikel 5 van deze luchthavenregeling. De exploitant houdt in een register bij zoals beschreven in artikel 14 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen met daarin de op grond van dit artikel verplichte gegevens en de gegevens uit artikel 5 van de luchthavenregeling.

Binnen vier weken na het einde van het gebruiksjaar overlegt de exploitant een rapportage aan Gedeputeerde Staten over het gebruik van de luchthaven over de periode van het begin van het gebruiksjaar tot het einde van het gebruiksjaar. De inhoud van de rapportage bevat in ieder geval de onderwerpen genoemd in artikel 5, eerste lid van deze luchthavenregeling en de vereisten zoals gesteld in artikel 13, tweede lid, van de Regeling burgerluchthavens en artikel 22 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

Reclamant wil weten hoeveel vliegbewegingen er met drones worden gemaakt en in welke periode.

Antwoord:

Het gaat in de praktijk om drones die grotendeels niet zwaarder zijn dan 4 kg. Voor het gebruik van drones geldt specifieke wet- en regelgeving waaraan de gebruiker zich moet houden. Over het gebruik van drones is de provincie geen bevoegd gezag. De EU heeft regels vastgesteld voor het gebruik van drones. Welke regels gelden, hangt af van het gewicht, doelgebruik en risico op een ongeval tijdens de vlucht.

De volgende standaard eisen gelden voor een drone met een maximaal gewicht van 25 kg:

- mag tot maximaal 120 meter hoogte vliegen;
- mag geen gevaarlijke stoffen vervoeren;
- mag niets uit de drone laten vallen;

- Piloot moet altijd zicht op de drone hebben. Dit heet de visual line of sight (VLOS).
- Goede voorbereiding zodat op een verantwoorde en veilige manier de vlucht kan worden uitgevoerd;
- Geldige registratie bij de RDW indien van toepassing;
- Vliegbewijs als dit nodig is;
- Raadplegen en controleren zoneringskaart voor drones voorafgaande de vlucht;

Algemene regels voor de piloot tijdens het vliegen:

- minimaal 16 jaar;
- of met een waarnemer indien jonger dan 16 jaar;
- niet onder invloed van alcohol of drugs;
- niet in de buurt van hulpdiensten (bijvoorbeeld een traumahelikopter);
- drone direct landen als ander vliegverkeer nadert;
- privacy respecteren: alleen mensen filmen die toestemming hebben gegeven om gefilmd te worden.

Voor vluchten met drones tot 250 gram wegen bij het opstijgen, gelden de algemene regels tijdens het vliegen:

- piloot hoeft zich alleen te registreren bij de RDW als de drone een camera heeft;
- piloot hoeft geen kennistest te doen bij een vlietschool of een vliegbewijs te hebben.
- Voor speelgoeddrones die minder dan 250 gram wegen bij het opstijgen, gelden de algemene regels tijdens het vliegen. Daarnaast geldt het volgende:
- er is geen minimumleeftijd voor het besturen van een speelgoeddrone en er mag zonder waarnemer gevlogen worden;
- geen verplichte registratie bij RDW en exploitantnummer nodig;
- geen kennistest nodig bij een vlietschool of een vliegbewijs te hebben.
- Een speelgoed drone is ontworpen en bedoeld voor kinderen jonger dan 14 jaar. De leeftijdsgrens van de drone staat meestal op de verpakking. Als u de drone online aanschaft, dan vindt u de leeftijdsgrens op de productpagina van deze drone.

Voor vluchten met drones tot 900 gram, gelden de algemene regels voor vluchten met een laag risico. Voor de piloot gelden de algemene regels voor en tijdens het vliegen. Daarnaast geldt dat de piloot niet boven mensen vliegt en minimaal 16 jaar oud is.

Voor vluchten met drones tot 4 kg gelden de algemene regels voor vluchten met een laag risico. Voor de piloot gelden de algemene regels voor en tijdens het vliegen. Daarnaast geldt dat de piloot een vaardigheidsbewijs heeft, minimaal 50 meter horizontaal afstand houdt tot mensen en een minimale leeftijd heeft van 16 jaar.

Voor vluchten met drones tot 25 kg gelden de algemene regels voor vluchten met een laag risico. Voor de piloot gelden de algemene regels voor en tijdens het vliegen. Daarnaast vliegt de piloot alleen in gebieden waar geen mensen zijn, houdt de piloot minimaal 150 meter afstand van woon-, handels-, industrie- of recreatiezones en heeft een minimale leeftijd 16 jaar.

