



College van Gedeputeerde Staten
Statenvoorstel
2012MME137

Datum : 12 november 2012
Afdeling : VEH
Steller : ing R.W.E. Kropf
Documentnummer : 80C023BF

Nummer PS :
Commissie : MME
Portefeuillehouder : R. de Vries

Titel : Luchthavenregeling Zweefvliegerterrein Soesterberg

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit	pag.	4
Toelichting	pag.	5
Bijlage: Luchthavenregeling Zweefvliegerterrein Soesterberg	pag.	7

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Het terrein van de voormalige vliegbasis Soesterberg is in transitie naar een bestemming waar natuur-, landschappelijke- en recreatieve waarden voorop staan. In de herinrichtingsplannen is ruimte gebleven voor het zweefvliegerterrein van de Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (ACvZ), die sinds 1946 toestemming heeft om gebruik te maken van een gedeelte van de vliegbasis. In het kader van de beëindiging van de militaire activiteiten op de vliegbasis zijn in het verleden aan de ACvZ toezeggingen door PS gedaan om ook na opheffing van de militaire vliegbasis hun activiteiten voort te kunnen zetten. Op het terrein wordt ook het Nationaal Luchtmacht en Leger Museum gevestigd. De zweefvlieglocatie ligt ter plaatse van de start- en landingsbaan direct ten zuidwesten van dit geplande museumkwartier. (Zie voor een overzicht de kaart in Bijlage 1A van de aan dit voorstel gehechte ontwerp-luchthavenregeling)

Medewerkers van Het Utrechts Landschap hebben met het bestuur van de ACvZ in het kader van het opstellen van het “Inrichtings- en beheerplan voormalige Vliegbasis Soesterberg” in een vroeg stadium reeds verkend wat de randvoorwaarden voor het gebruik van het terrein zijn. Met als belangrijkste aandachtspunt veilig vliegen, is besproken hoe het zweefvliegerterrein en omgeving optimaal kunnen worden ingericht om het ruimtebeslag en de verstoring te minimaliseren en daarnaast de zichtbaarheid van het vliegen vanaf het geplande museumterrein goed mogelijk te maken. Deze verkenning is uitgevoerd door onder meer het Programmabureau Hart van de Heuvelrug, het Utrechts Landschap en de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorheen: Inspectie Verkeer en Waterstaat).

Voor u ligt het voorstel om een luchthavenregeling vast te stellen voor het genoemde gedeelte van het voormalige vliegbasisterrein t.b.v. de ACvZ teneinde haar zweefvliegactiviteiten op dit terreingedeelte te kunnen voortzetten.

Essentie / samenvatting

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen: Verkeer en Waterstaat) heeft in het verleden op basis van de Luchtvaartwet voor een aantal terreinen ontheffingen verleend van het algemeen geldende verbod om op te stijgen of te landen buiten de zogenaamde “aangewezen vliegvelden”, dit op



grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterrein. Deze ontheffingen worden kortweg Bignal-besluiten genoemd. Ook de ACvZ heeft een dergelijk besluit gekregen. .

Per 1 november 2009 is het bevoegd gezag over de niet-nationale burgerluchtvaartterreinen, aan de provincies overgedragen. Dit op basis van het in december 2008 door de Eerste Kamer aangenomen wetsvoorstel "Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens" (Rbml). Provinciale Staten kunnen sindsdien als bevoegd gezag op grond van de Rbml beslissingen nemen over de milieugebruiksruimte en de ruimtelijke inpassing van dit soort luchthavens – het zogenaamde landzijdig gebruik. Het Rijk blijft echter het wettelijk bevoegd gezag met betrekking tot de wijze waarop luchtvaartuigen zich gedragen in het luchtruim –het luchtzijdig gebruik- en de in-/uitrustingseisen. In dat verband gaat het met name om luchthaven-, vliegveiligheid- en beveiligingsaspecten.

Op grond van het overgangsrecht in de Rbml moesten de Bignal-besluiten voor 1 november 2010 door de Provincie worden omgezet in een luchthavenregeling per luchtvaartterrein. Inmiddels heeft u over een aantal luchthaventerreinen in onze provincie positieve besluiten genomen. Voor de voormalige vliegbasis Soesterberg gold een afwijkend regiem en tijdpad: uitleg hiervoor ziet u onder het kopje 'procedure'. Op grond daarvan hoeft voor de zweefvliegactiviteiten van de ACvZ niet eerder dan 10 november 2012 een luchthavenregeling te zijn vastgesteld en gepubliceerd. Het ontwerp daarvoor ligt nu voor u. Deze luchthavenregeling bevat een omzetting van de voorwaarden uit de reeds eerder door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu genomen Bignal-besluiten. Daarnaast zijn enkele voorwaarden toegevoegd die voortkomen uit de nieuwe bevoegdheden van de provincie met betrekking tot de ruimtelijke inpassing en de milieugebruiksruimte, met name aangaande de veiligheid voor personen, het geluid van het starten en landen van het sleepvliegtuig en het starten van gemotoriseerde zweefvliegtuigen.

Procedure

Het "Besluit intrekking aanwijzing militair luchtvaartterrein Soesterberg" van het Ministerie van Defensie is op 9 november 2011 in het Staatsblad gepubliceerd en 10 november 2011 in werking getreden. Daarmee kwam formeel een eind aan het gebruik als militair vliegveld. Om na het intrekken van de aanwijzing als defensierrein als luchthaven voor zweefvliegen te kunnen blijven functioneren heeft de ACvZ van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een "Toestemming aanleg, inrichting en uitrusting zweefvliegerterrein" (het Bignal-besluit) en een "Ontheffing ex artikel 14 van de Luchtvaarwet, gebruik sleepvliegtuig op zweefvliegerterrein Soesterberg" verkregen. Het Bignal-besluit en de ontheffing zijn per 10 november 2011 in werking getreden en hebben een geldigheid van 1 jaar.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Het door de ACvZ geformuleerde gebruik van het zweefvliegerterrein is vastgelegd in het "Gebruiksplan 2012, Zweefvliegerterrein Soesterberg". De voorliggende luchthavenregeling sluit aan op dit gebruiksplan en bevat voorwaarden, die gehandhaafd zullen worden door de Afdeling Vergunningverlening en Handhaving, team Handhaving Bedrijven en Veiligheid van de provincie Utrecht.

Financiële consequenties

Er zijn geen financiële consequenties, die specifiek volgen uit de voorgestelde luchthavenregeling. Het betreft de uitvoering van een taak, die voortkomt uit de Rbml.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

De nieuwe omvang van de luchthaven is kleiner dan was vastgelegd in het Bignal-besluit en de ontheffing. Op grond van een verplichting uit de Rvgt dient er een ruime obstakelvrije zone rond de banen te liggen. De bouwhoogten van eventueel te realiseren bouwwerken in deze zones ten behoeve van het toekomstige museumkwartier zijn door het inpassen van het zweefvliegerterrein in het bestemmingsplan beperkt. Tevens is de bouw van constructies, zoals windturbines en straalzenders,



die hoger zijn dan 45 meter vanaf maaiveldhoogte op de banen tot op een afstand van 2 km vanaf de luchthaven niet mogelijk.

Geldigheidstermijn

Op basis van het overgangsrecht moeten zoals vermeld ministeriële beschikkingen worden omgezet in een luchthavenregeling. PS heeft tot nu toe vier luchthavenregelingen vastgesteld, te weten in Loenen, Polsbroek, Haarzuilens en Cabauw. PS hebben deze besluiten vastgesteld voor drie jaar.

In het geval van het zweefvliegerterrein Soesterberg is er echter sprake van een bijzondere situatie. Aan het gebruik van de luchthaven was door het ministerie géén termijn verbonden. Op basis van de Luchtvaartnota Provincie Utrecht dient het bestaande gebruik als uitgangspunt te worden genomen. Indien toch zou worden besloten tot het vaststellen van een Regeling voor bepaalde tijd zal dit bij de ACvZ op bezwaren stuiten. Dit blijkt uit een brief die de ACvZ op 17 februari 2012 aan GS heeft verzonden. Een korte geldigheidstermijn van de luchthavenregeling, zonder garantie op verlenging, heeft volgens de ACvZ tot gevolg dat investeringen in de verbetering van het zweefvliegveld zeer lastig zullen zijn te financieren.

PS hebben in 2010 de partiële herziening van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) vastgesteld voor de vliegbasis Soesterberg. Daarin is het gebruik als zweefvlieglocatie opgenomen. Ook het ontwerp-bestemmingsplan, dat nu ter inzage ligt, voorziet in het gebruik als zweefvliegerterrein. Er is in dit RO-spoor niet gekozen voor een voorlopige bestemming.

Om bij de beschikkingen van de minister en het vast te stellen bestemmingsplan aan te sluiten, stellen wij voor in dit geval geen beperking in de looptijd van de Luchthavenregeling Soesterberg op te nemen.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Het gebruik van het terrein door de ACvZ wordt door aanneming van dit voorstel ongewijzigd voortgezet. Voor het ruimtelijk beslag van het zweefvliegerterrein zijn nauwelijks alternatieve locaties denkbaar, omdat de contouren nagenoeg geheel bepaald worden door eisen van vliegveiligheid die zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart en onderliggende wetgeving. Gezien het reeds jarenlange gebruik door de ACvZ zonder noemenswaardige bezwaren was er dan ook geen aanleiding om naar een alternatieve locatie op zoek te gaan. Voorgesteld wordt om het voorliggende ontwerp-besluit vast te stellen.

Afkortingen:

ACvZ: Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen

Rbml: Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens

Bignal: Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterrein (geldig tot en met 31 oktober 2009)

Rvgl: Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen

MLA: Micro Light Aeroplane (MLA), vliegtuig, als bedoeld in art. 1 Besluit luchtvaartuigen 2008

TMG: Touring Motor Glider (TMG), motorzweefvliegtuig als bedoeld in art 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart (= met een integraal gemonteerde niet intrekbare motor en niet intrekbare propeller en in staat om op eigen kracht op te stijgen en te klimmen)

Geografische positie van de luchthaven: ruimtelijke plaatsaanduiding in boogcoördinaten.



Ontwerp-Besluit

Besluit van 12 november 2012 met het nummer 80C023BF tot vaststelling van luchthavenregeling zweefvliegerterrein Soesterberg

Provinciale Staten van Utrecht, bijeen in de vergadering van 12 november 2012.

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van Utrecht d.d. 2 oktober 2012 met het nummer 80C023BD

Overwegende

- dat op grond van een wijziging van de Wet luchtvaart Provinciale Staten bevoegd zijn geworden tot het bij verordening vaststellen van luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen en
- dat er een afweging van belangen en de vereiste toetsing aan de Wet luchtvaart en de Luchtvaartnota van de provincie Utrecht heeft plaatsgevonden,

besluiten:

de luchthavenregeling zweefvliegerterrein Soesterberg vast te stellen.

voorzitter,

griffier,



Toelichting

1. Wettelijke grondslag

De wettelijke grondslag voor het vaststellen van de Luchthavenregeling Zweefvliegerterrein Soesterberg betreft het overgangsrecht uit artikel XV van de Regelgeving burgerlucht-havens en militaire luchthavens (Rbml), en artikel 8.64 van de Wet luchtvaart.

2. Beoogd effect

Het beoogde resultaat bestaat uit een op grond van de Wet luchtvaart vastgestelde Luchthavenregeling Zweefvliegerterrein Soesterberg. Deze luchthavenregeling wordt opgenomen in hoofdstuk 3 van de Luchtvaartverordening provincie Utrecht. Hiermee wordt de locatie en het gebruik van deze luchthaven vastgelegd.

3. Argumenten

Er is momenteel sprake van een overgangssituatie, waarbij de huidige ontheffing van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen: Verkeer en Waterstaat) moet worden omgezet naar een luchthavenregeling. Er worden niet meer vliegactiviteiten toegestaan dan in de ministeriële ontheffing was toegestaan.

De luchthavenregeling is in lijn met de Luchtvaartnota provincie Utrecht.

4. Kanttekeningen

Bescherming van rust en ruimte, flora en fauna

In het Ruimtelijk Plan Vliegbasis Soesterberg is beschreven dat het hier gaat om een gebied met bijzondere natuur- en cultuurhistorische elementen, midden in de ecologische hoofdstructuur. De provincie richt zich daarbij op de vestiging van robuuste ecologische verbindingen. Het totale natuurgebied zal worden opengesteld, waarbij door middel van recreatieve zonerings de huidige natuurwaarden en de rust worden beschermd en doorontwikkeld. De voorgenomen vestiging van het museumkwartier, dat met name de militaire luchtvaartgeschiedenis tot onderwerp zal hebben, en de naastgelegen vestiging van het zweefvliegerterrein passen uitstekend in deze zonerings. Het gebruik door zweefvliegtuigen die in de lucht gebracht worden door lieren of door het aanwezige sleepvliegtuig zal in de nieuwe situatie op dezelfde wijze geschieden zoals sinds 1946 praktijk is. Dit leidt daarom naar verwachting niet tot verandering in de beïnvloeding van de flora en faunawaarden.

Het ministerie van ELI heeft toestemming gegeven (26 januari 2012) om de voorgenomen werkzaamheden voor wat betreft de onderdelen 'openstelling en recreatie' en 'behoud en ontwikkeling natuurwaarden' uit te voeren zonder ontheffing, omdat er geen sprake is van overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora, - en faunawet. Hieronder vallen ook de zweefvliegactiviteiten.

Veiligheid en het vliegen

De eisen uit de landelijke regeling 'Veilig gebruik luchthavens en andere terreinen' zijn van toepassing op het zweefvliegerterrein. GS hebben daarom door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium een rapport ("Externe veiligheidsrisico door sleepvliegtuigen rond zweefvliegerterrein Soesterberg", nr. NLR-CR-2011-341-RevEd-1, updated juni 2012) laten opstellen over de veiligheid van het gebruik van het zweefvliegerterrein. Uit het rapport blijkt dat de zogenaamde 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico ruim binnen de grenzen van het zweefvliegerterrein liggen. Dit betekent dat volstaan kan worden met een luchthavenregeling in plaats van een luchthavenbesluit. Het terrein zal, indien er sprake is van luchtvaartactiviteiten, ontoegankelijk gemaakt worden voor onbevoegde personen indien er sprake is van vliegactiviteiten. Met betrekking tot de vliegveiligheid hebben GS evenwel geen bevoegdheden. De ILT en de luchtvaartpolitie zullen hierop toezien.

Zienswijzen

Er zijn zienswijzen naar voren gebracht door de exploitant van het zweefvliegerterrein over met



name technische zaken en een omwonende over geluidsoverlast. Deze zienswijzen zijn opgenomen in het onderdeel overwegingen van de luchthavenregeling, waarna er onze reactie op is gegeven.

5. Financiën

Er zijn geen bijzondere gevolgen.

6. Realisatie

Het zweefvliegerterrein kan als voorheen in gebruik blijven. Omdat de voormalige vliegbasis wordt opengesteld voor publiek moet worden voldaan aan de in de Rvgt opgenomen veiligheidseisen ter bescherming van personen en zaken.

7. Juridisch

Er is gekozen voor één luchthavenregeling per Statenvoorstel, omdat een luchthavenregeling een voor beroep vatbaar besluit is. Vanwege de nieuwe bevoegdheden van Provinciale Staten op grond van de Wet luchtvaart, is het noodzakelijk om op basis van het overgangsrecht, voortkomend uit de Wet luchtvaart, de bestaande ontheffing van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om te zetten in de voorgestelde luchthavenregeling.

8. Europa

Niet van toepassing.

9. Communicatie

Na vaststelling van het ontwerp zal de Luchthavenregeling Zweefvliegerterrein Soesterberg worden bekendgemaakt in het provinciaal blad, zoals dit gebruikelijk is bij een provinciale verordening. Daarnaast volgt uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht dat deze tevens moet worden bekendgemaakt in het lokale huis-aan-huis blad. De kennisgeving van de publicatie van de ontwerp-luchthavenregeling is op 4 juli 2012 verschenen in de bladen 'Soest Nu' en 'Nieuwsbode', editie Groot Zeist. Het ontwerp heeft van 5 juli 2012 tot 15 augustus 2012 ter inzage gelegen in het provinciehuis en de gemeentehuizen van Soest en Zeist.

Het ontwerp van deze Verordening is, en de vastgestelde Verordening zal worden toegezonden aan:

- Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (ACvZ), Julianastraat 34, 2282 RP Rijswijk;
- Koninklijke Nederlandse Vereniging voor luchtvaart (KNVvL) afd. Zweefvliegen, Houttuinlaan 16A, 3447 GM Woerden;
- college van B en W Soest, Raadhuisplein 1, 3762 AV Soest;
- college van B en W Zeist, Het Rond, 3701 HS Zeist;
- Ministerie van Defensie, Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), Postbus 8762 4820 BB Breda;
- Ministerie van Defensie, Directie Ruimte, Milieu en Vastgoed (DRMV), Postbus 20701, 2500 ES Den Haag;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), Postbus 20901 2500 EX Den Haag;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Postbus 16191, 2500 BD Den Haag;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Stationsplein-ZW 1001, 1117 CV Schiphol;
- Eurocontrol, Horsterweg 11. 6199 AC Maastricht-Airport;
- Air Operations Control Station (AOCS) Nieuw-Milligen, 3888 Uddel;
- Korps landelijke politiediensten (KLPD) Dienst Luchtvaartpolitie (DLVP), Postbus 100, 3970 AC Driebergen;
- Utrechts Landschap, Bunnikseweg 39, De Bilt;
- Dienst Landelijk Gebied, Herman Gorterstraat 5 3511 EW Utrecht.

De vastgestelde verordening zal tevens worden toegezonden aan de indiener van een zienswijze: Mevrouw E. Rentes, Generaal Winkelmanstraat 65, 3769 EB Soesterberg.

10. Bijlagen

Luchthavenregeling Zweefvliegerterrein Soesterberg.



BIJLAGE

Luchthavenregeling zweefvliegerterrein Soesterberg

Besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 12 november 2012 (nr. 80C023BF) houdende vaststelling van de luchthavenregeling zweefvliegerterrein Soesterberg.

Provinciale Staten van Utrecht,

- gelezen het voorstel van GS van 2 oktober 2012, nr. 80C023BD, betreffende de luchthavenregeling zweefvliegerterrein Soesterberg;
- met in achtneming van de beschikking van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans: IVW) VENW/IVW-2009/6005 en VENW/IVW-2009/6006 beiden van 22 april 2009;
- gelet op het Gebruiksplan 2012 van de ACvZ;
- gelet op de “Overeenkomst tussen de provincie Utrecht en de Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (ACvZ) voor de huur van een zweefvliegerterrein op de Vliegbasis Soesterberg”;
- gelet op de brief van de IVW van 4 oktober 2011 aangaande de toetsing van een onderzoeksrapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium;
- gelet op het overgangsrecht uit artikel XV van de regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens en artikel 8.64 van de Wet luchtvaart;
- overwegende dat wordt voldaan aan het Besluit Burgerluchthavens, de Regeling Burgerluchthavens, Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en de Luchtvaartnota van de provincie Utrecht;
- dat het bestaande gebruik conform pagina 25 van de Luchtvaartnota provincie Utrecht als uitgangspunt is genomen;
- overwegende dat deze luchthavenregeling als paragraaf 2.6 onderdeel uitmaakt van hoofdstuk 3 van de Luchtvaartverordening provincie Utrecht;

besluiten vast te stellen de volgende luchthavenregeling

Luchthavenregeling voor het gebruik van een sleepvliegtuig, zweefvliegtuigen met en zonder hulpmotor en twee lierinstallaties op het zweefvliegerterrein Soesterberg te Soest, te citeren als: “Luchthavenregeling zweefvliegerterrein Soesterberg”.

Paragraaf 3.2.6.1 – Bepalingen algemeen

Artikel 3.2.6.1.1

De Luchthavenregeling zweefvliegerterrein Soesterberg is van toepassing op de luchthaven Soesterberg aan de Batenburgweg 15 te Soesterberg, met de geografische positie: 52°08'02,3637"N; 005°15'51,2059"E, in RD-coördinaten X= 146.580 Y= 460.650, met de terreingrens zoals aangegeven met een rode contour op de kaart in Bijlage 1A.

Artikel 3.2.6.1.2

Een exploitant van de luchthaven, zoals genoemd in artikel 3.2.6.1.3, dient de artikelen van deze verordening na te leven.

Artikel 3.2.6.1.3

De Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (ACvZ), Julianastraat 34, 2282 RP Rijswijk, ingeschreven bij de KvK onder nummer 40531266, is in het van toepassing zijnde huurcontract aangewezen als de exploitant van de luchthaven Soesterberg. Het bestuur van de ACvZ is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen van deze verordening.



Artikel 3.2.6.1.4

De kaarten die zijn opgenomen in Bijlage 1 maken deel uit van deze luchthavenregeling.

Artikel 3.2.6.1.5

Nadat de aanleg, inrichting en uitrusting van het zweefvliegterrein gereed is, vindt vóór de daadwerkelijke ingebruikname van de luchthaven een opleveringsinspectie plaats. Deze inspectie wordt uitgevoerd door ILT, afdeling Handhaving Service Providers. Na schriftelijke toestemming van het bevoegd gezag voor deze luchthavenregeling op basis van het verslag van de opleveringsinspectie mag van de luchthaven gebruik worden gemaakt indien tevens de verklaring veilig gebruik luchtruim op grond van Wet luchtvaart artikel 8.64 lid 6 is afgegeven.

Artikel 3.2.6.1.6

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 voorschriften of beperkingen niet zijn of worden nageleefd.

Paragraaf 3.2.6.2 - Regels voor de inrichting van het zweefvliegterrein

Artikel 3.2.6.2.3

De inrichting van de luchthaven dient te voldoen aan de eisen ten aanzien van de algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften zoals gesteld in de Rvgt en de aanvullende voorschriften van toepassing op een luchthaven die wordt gebruikt door zweefvliegtuigen in de Rvgt.

Paragraaf 3.2.6.3 - Regels voor het gebruik van het zweefvliegterrein

Artikel 3.2.6.3.1

Op de luchthaven mogen uitsluitend de volgende typen luchtvaartuigen opstijgen en landen:

- a. eenzitter;
- b. tweezitter;
- c. a & b met zelfstartmotor.

Voor uitsluitend in de lucht brengen van categorieën a. en b.:

- d. een sleepvliegtuig (Husky A1 A);
- e. als vervanging van d. een daarvoor geschikte vervangend sleepvliegtuig indien deze dezelfde of lagere effecten met betrekking tot de externe veiligheid en dezelfde of een lagere geluidproductie heeft.

Artikel 3.2.6.3.2

De luchthaven mag uitsluitend voor niet-commerciële verenigingsactiviteiten worden gebruikt.

Artikel 3.2.6.3.3

Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.6.1.1 mag uitsluitend tijdens de uniforme daglichtperiode, zoals beschreven in het besluit van 18 december 1992, houdende regelen ter bevordering van de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer (Luchtverkeersreglement), gebruik worden gemaakt.

Artikel 3.2.6.3.4

Het gebruik van het terrein door zweefvliegtuigen met zelfstartmotor en sleepvliegtuigen is, overeenkomstig het Gebruiksplan 2012 v2 bladzijde 9, van de ACvZ op zon- en feestdagen vóór 12:00 uur niet toegestaan.



Artikel 3.2.6.3.5

Het aantal vliegbewegingen van gemotoriseerde luchtvaartuigen zoals genoemd in artikel 3.2.6.3.1 onder d. en e. mag per kalenderjaar niet meer bedragen dan **1000**.

Artikel 3.2.6.3.6

Het aantal vliegbewegingen van luchtvaartuigen zoals genoemd in Artikel 3.2.6.3.1 onder a en b mag per kalenderjaar niet meer bedragen dan in totaal **14.000**, waarin het aantal vluchten zoals genoemd in artikel 3.2.6.3.5 zijn inbegrepen. Hierbij geldt dat het opslepen van een zweefvliegtuig twee vliegbewegingen inhoudt, zijnde opstijging en een landing.

Paragraaf 3.2.6.4 - Rapportageverplichtingen

Artikel 3.2.6.4.1

Het gebruik van de luchthaven zoals beschreven in artikel 3.2.6.3.5 en 3.2.6.3.6 dient binnen één maand na het einde van een kalenderjaar achteraf schriftelijk te worden gemeld aan GS van de provincie Utrecht onder vermelding van data gebruik, type(n) en registratie(s) van de luchtvaartuigen zoals genoemd in artikel 3.2.6.3.3 en het aantal uitgevoerde vliegbewegingen. Zowel een opstijging, een overshoot voor het afwerpen van de kabel als een landing geldt daarbij als een vliegbeweging. Indien van deze Luchthavenregeling in voorafgaand jaar geen gebruik wordt gemaakt, dient dit eveneens schriftelijk gemeld te worden.

Artikel 3.2.6.4.2

Tevens dient binnen één maand na het einde van een kalenderjaar de in artikel 3.2.6.1.2 genoemde exploitant een rapportage naar GS van Utrecht te zenden over het gebruik van de luchthaven Soesterberg gedurende het kalenderjaar. Doel van deze rapportage is inzicht te verschaffen in het gebruik van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3.2.6.1.1.

Artikel 3.2.6.4.3

De in artikel 3.2.6.4.2 genoemde rapportage moet tenminste het volgende bevatten:

- het gebruik van de luchthaven (onder andere het aantal vliegbewegingen);
- ongewone voorvallen;
- eventueel ingekomen klachten over het gebruik van de luchthaven Soesterberg;
- de maatregelen die de ACvZ op deze voorvallen en klachten heeft genomen.

De inhoud van de rapportage moet worden goedgekeurd door GS van de provincie Utrecht.

Paragraaf 3.2.6.5 – Inwerkingtreding en geldigheid

Artikel 3.2.6.5.1

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

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

Provinciale Staten van Utrecht

Voorzitter

Griffier



Overwegingen

Algemeen

Regelgeving

Op 1 november 2009 is de Rbml (Zie lijst afkortingen) 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 een luchthaven. De beslissingsbevoegdheid betreft de ruimtelijke inpassing en de milieugebruiksruimte met betrekking tot de aspecten geluid en externe veiligheid. De handhaving van deze besluiten is eveneens een provinciale verantwoordelijkheid geworden.

De ‘luchtzijdige’ aspecten, dat wil zeggen het luchtruimgebruik en alle veiligheidsaspecten anders dan externe veiligheid van het gebruik van de terreinen, blijven tot de verantwoordelijkheid behoren van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Geldigheidstermijn

Provinciale Staten heeft reeds een aantal luchthavenregelingen vast gesteld. De voorafgaande ministeriële besluiten werden jaarlijks afgegeven. Provinciale Staten heeft deze omgezet naar besluiten met een termijn van drie jaar.

In het geval van het zweefvliegterrein Soesterberg is er echter sprake van een bijzondere situatie. Aan het gebruik van de luchthaven was nooit een termijn verbonden. Op basis van de Luchtvaartnota provincie Utrecht dient het bestaande gebruik – dus zonder een termijn – als uitgangspunt te worden genomen. In deze luchthavenregeling is daarom ook uitgegaan van een geldigheid van onbeperkte duur.

Daarnaast zou het vaststellen van een regeling voor bepaalde termijn bij de ACvZ op bezwaren stuiten. Dit blijkt uit een brief die de ACvZ op 17 februari 2012 aan GS heeft verzonden: Een korte geldigheidstermijn van de Luchthavenregeling zonder garantie op verlenging heeft volgens de ACvZ tot gevolg dat investeringen in de verbetering van het zweefvliegveld zeer lastig zullen zijn te financieren.

Luchthavenbesluit of luchthavenregeling

Er kan worden volstaan met een luchthavenregeling als de *geluidcontour* van 56 dB(A) L_{DEN} zich niet tot buiten het luchthavengebied uitstrekt.

Daarnaast dient, voor een luchthavenregeling, de *externe veiligheidscontour* met als grens de waarde 10^{-6} voor het plaatsgebonden risico (PR) binnen het luchthavengebied te blijven. Het PR is gedefinieerd als 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.

Wij lichten dit hierna toe.

1. Aspect geluid

Het voorgenomen gebruik van het zweefvliegterrein in aantallen en soort luchtvaartuigen is beschreven in het Gebruiksplan 2012 dat is opgesteld door de ACvZ. Het beschreven gebruik valt, binnen de reikwijdte van de eerder genomen Bignal-besluiten. Het gebruik is vastgelegd in paragraaf 3.2.6.3 van deze luchthavenregeling.

Met een door ons uitgevoerde berekening op basis van het in beschreven gebruik van het zweefvliegterrein is komen vast te staan dat de geluidcontour van 56 dB(A) L_{DEN} binnen het luchthavengebied valt. De geluidcontour van 56 dB(A) L_{DEN} . Deze contour is door zijn geringe omvang niet zichtbaar op Bijlage 1C. Als vergelijking is op dit kaartje de contour aangegeven als er 100.000 vliegbewegingen per jaar zouden plaatsvinden in plaats van 1000 gemotoriseerde bewegingen op de luchthaven Soesterberg.

Deze berekende contour zijn op de tekening in Bijlage 1C als een groene lijn aangegeven.



2. Aspect externe veiligheid

Een door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium uitgevoerd onderzoek op basis van het in het Gebruiksplan 2012 vermelde gebruik wijst uit de 10^{-6} PR externe veiligheidscontour zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekt. De contour is op de tekening in Bijlage 1B als lichtpaarse oppervlakte aangegeven

Conclusie

Voor het zweefvliegterrein Soesterberg kan volstaan worden met een luchthavenregeling, er hoeft geen luchthavenbesluit te worden vastgesteld.

Overgang naar Wet luchtvaart

De huidige exploitant is op dit moment in het bezit van:

- een ontheffing op grond van artikel 14, lid 2 onder a van de (oude) Luchtvaartwet ten behoeve van het gebruik van een sleepvliegtuig (VENW/IVW-2009/6005);
- toestemming aanleg, inrichting en uitrusting zweefvliegterrein Soesterberg (VENW/IVW-2009/6006);

afgegeven door de voormalige Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW).

Op grond van artikel XV van de Rbml moeten de ontheffingen op basis van artikel 14 Luchtvaartwet binnen een jaar na de inwerkingtreding van de Rbml, te weten 1 november 2009, worden omgezet in een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart.

In het geval van de luchthaven Soesterberg geldt een andere termijn.

Sinds de intrekking van de aanwijzing als militair luchtvaartterrein op 9 november 2011 valt de luchthaven Soesterberg tot 10 november 2012 onder het overgangsrecht van de Rbml. Op basis van de Rbml moeten de daarvoor afgegeven ministeriële beschikkingen worden omgezet in een luchthavenregeling.

Indien het gaat om een rechtstreekse omzetting van de oude naar de nieuwe situatie, is het, op grond van art. XV, lid 2, van de Rbml niet noodzakelijk dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik in de zin van artikel 8.49 van de Wet luchtvaart afgeven. Ten opzichte van de oude toestemmingen vinden er geen wijzigingen plaats in het gebruik van de luchthaven. De zogenaamde geografische positie van de luchthaven is ten opzichte van de Bignal-besluiten echter wel gewijzigd. Wij hebben van de ILT inmiddels de nieuwe coördinaten ontvangen. Zij zijn in artikel 3.2.6.1.1 opgenomen.

Door deze wijziging hebben wij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu verzocht om een nieuwe verklaring van veilig gebruik in de zin van artikel 8.49, lid 6, van de Wet luchtvaart af te geven.

Naast de onderhavige regeling zijn de regels en artikelen uit de Wet luchtvaart en de Rvgt van toepassing en moet er zorg voor worden gedragen dat het zweefvliegterrein overeenkomstig deze artikelen ingericht en gebruikt wordt.

Toetsing aan de provinciale Luchtvaartnota

Provinciale Staten van Utrecht moeten 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. Overeenkomstig hoofdstuk 6 van de Luchtvaartnota wordt er bij een omzetting, zoals onderhavige luchthavenregeling, het bestaande gebruik van de luchthaven als uitgangspunt genomen.

Het gebruik van het zweefvliegterrein

Onderhavige luchthavenregeling betreft een luchthaventerrein (grasbaan) bestemd voor zweefvliegtuigen van het type:

- a. eenzitter;
- b. tweezitter;



c. a & b met zelfstartmotor.

Voor uitsluitend in de lucht brengen van categorieën a. en b. de volgende luchtvaartuigen:

d. een sleepvliegtuig (Husky A1 A);

e. als vervanging van d. een daarvoor geschikte vervangend sleepvliegtuig indien deze dezelfde of lagere effecten met betrekking tot de externe veiligheid en dezelfde of een lagere geluidproductie heeft.

gelegen aan de Batenburgweg 15 te Soesterberg zoals aangegeven met een rode contour op de kaart in Bijlage 1A.

Er is een beperking gesteld aan het aantal vliegbewegingen omdat de luchthaven in een gebied is komen te liggen waarin de natuurwaarden voorop staan. Overeenkomstig hoofdstuk 6 van de Luchtvaartnota wordt er bij een omzetting, zoals onderhavige luchthavenregeling, daarbij het bestaande gebruik van de luchthaven als uitgangspunt genomen. Het aantal vliegbewegingen in de afgelopen jaren is opgesomd in de gebruiksplannen van de ACvZ, Het Gebruiksplan 2012 is voor deze regeling als uitgangspunt genomen. In artikel 3.2.6.3.5 (vliegbewegingen sleepvluchten) en in artikel 3.2.6.3.6 (vliegbewegingen zweefvluchten) is het aantal vliegbewegingen als maximum vastgelegd.

Lokale omstandigheden zweefvliegerterrein Soesterberg

Overwegingen aangaande het milieu met betrekking tot natuurwaarden.

Volgens de Natuurkaart, behorende bij de Luchtvaartnota provincie Utrecht, is het betreffende zweefvliegerterrein niet gelegen in de Luchtvaartnota aangewezen natuur- en stiltegebied en ook niet in de zogenaamde bufferzone. Daarnaast 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. Wij gaan er dan ook van uit dat de lokale omstandigheden het vaststellen van een luchthavenregeling niet in de weg staan.

Overwegingen aangaande het milieu met betrekking tot geluid

De geluidsproductie van de betrokken gemotoriseerde luchtvaartuigen, mag volgens het Bignal besluit niet meer bedragen dan 60 dB(A), gelet op de artikelen 1, vijfde lid, 17, 22, 44, tweede lid, en 46 van het Besluit luchtwaardigheid en artikel 56 van het Luchtverkeersreglement. Voor het zweefvliegerterrein Soesterberg is de tegenwoordig wettelijk voorgeschreven geluidcontour van 56 dB(A) L_{DEN} bepaald. Deze contouren zijn met een paarse kleur aangegeven op de kaart in Bijlage 1C. Zij vallen geheel binnen het luchthavengebied.

Er kan dus worden volstaan met een luchthavenregeling, een luchthavenbesluit is niet vereist. Het Gebruiksplan 2012, dat door de ACvZ is opgesteld, geeft aan dat men de geluidsoverlast naar de omgeving heeft beperkt en wil blijven beperken door:

1. het inbouwen van een sleepliersysteem in het sleepvliegtuig;
 2. het introduceren van het “uitwaaieren” bij het uitklimmen van sleep- en zelfstarts om te voorkomen dat er een concentratie van geluid ontstaat zoals bij het toepassen van de vaste uitklimroutes uit het verleden;
 3. vliegers/instructeurs bekend te maken met het belang van het “geluidsarm” omgaan met motorvermogen;
 4. geen sleep- en zelfstarts op zon- en feestdagen voor 12:00 uit te voeren;
 5. bij voorkeur geen sleep- en zelfstarts in de maanden juni, juli en augustus na 18:00 te maken.
- Van deze maatregelen leent de vierde voorwaarde zich voor een handhaafbare beperking van geluidsoverlast die tot onze bevoegdheid behoort. Wij hebben deze beperking daarom als artikel 3.2.6.3.4 aan deze luchthavenregeling verbonden.

Overwegingen aangaande het milieu met betrekking tot externe veiligheid

De externe veiligheidscontour 10^{-6} voor het plaatsgebonden risico valt zoals eerder vermeld, binnen het luchthaven terrein. Er kan dus worden volstaan met een luchthavenregeling, een luchthavenbesluit is niet vereist.

Overwegingen aangaande ruimtelijke inpassing: obstakelvrije zones en bestemmingsplannen.



PS hebben in 2010 de partiële herziening van de PRS vastgesteld voor de vliegbasis Soesterberg. Daarin is het gebruik als zweefvlieglocatie opgenomen. Ook het ontwerp-bestemmingsplan, dat nu ter inzage ligt, voorziet in het gebruik als zweefvliegterrein. Er is in dit RO spoor niet gekozen voor een voorlopige bestemming.

Om een veilig gebruik te maken van het zweefvliegterrein zijn obstakelvrije zones rond de landingsbanen vastgesteld in de Rvgt. Zij zijn als volgt gedefinieerd:

- Een obstakelvrij vlak moet wegens het uitvoeren van sleepvluchten met de verhouding 1:5 worden aangehouden vanaf de zijkant van de banen; dit betekent dat over elke 5 meter vanaf de banen een denkbeeldig vlak 1 meter stijgt. Dit vlak loopt door tot een hoogte van 45 meter is bereikt.
- Binnen een straal van 2000 m vanaf de geografische positie van de luchthaven geldt tevens een denkbeeldig horizontaal vlak van 45 meter hoogte, waarbinnen zich geen obstakels mogen bevinden.
- In het verlengde van een baan geldt een vlak met een stijghoek van 1:20 geldt. Dit is tevens divergerend met 10 % tot een afstand van 900 meter.
- Vanaf 2000 meter tot ongeveer 2700 meter van de geografische positie mogen er ook geen obstakels zijn tussen 45 en 80 meter. Dit geeft een beperking aan het oprichten van bijvoorbeeld een grote windturbine.

Deze obstakelvrije zones hebben geen directe doorwerking in een bestemmingsplan. Wij hebben de betrokken gemeenten Soest en Zeist daarom verzocht deze beperkingen in de bestemmingsplannen op te nemen om te voorkomen dat er omgevingsvergunningen moeten worden afgegeven voor het optrekken van bouwwerken of constructies die door de obstakelvrije vlakken steken. Indien er, om wat voor reden dan ook, toch bouwwerken of constructies worden vergund die door de obstakelvrije vlakken steken, kan dit leiden tot het afkeuren van de luchthaven door de ILT.

De gemeente Soest en Zeist hebben wegens de lopende herinrichting van de voormalige Vliegbasis Soesterberg inmiddels procedures opgestart om de bestemmingsplannen te wijzigen en in overeenstemming te brengen met een gewijzigd gebruik van de voormalige vliegbasis.

Wij gaan ervan uit dat het gebruik van het zweefvliegterrein op gemeentelijk niveau ruimtelijk op zodanige wijze wordt ingepast, dat het bestaande gebruik van het zweefvliegterrein op duurzame wijze kan worden voortgezet. Er is echter op grond van de Wet luchtvaart geen reden om vanwege de ruimtelijke impact de luchthavenregeling niet vast te stellen.

Overige geldende wet- en regelgeving

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 de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Degene die de activiteiten uitvoert zal hiertoe zelf onderzoek moeten uitvoeren.

Zienswijzen

Naar aanleiding van de publicatie van de ontwerp-luchthavenregeling zijn binnen de terinzage termijn twee zienswijzen naar voren gebracht. Hieronder zijn deze zienswijzen geciteerd en genummerd. Vervolgens is onze reactie hierop verwoord.

De exploitant van het zweefvliegterrein, de ACvZ heeft per mail van 3 augustus 2012 een zienswijze naar voren gebracht die hierna puntsgewijs wordt behandeld.

Zienswijze 1.1

Wij stellen voor om in het gehele stuk waar wordt gesproken over “zweefvliegterrein” dit te vervangen door “luchthaven”. Dit sluit namelijk aan bij de juiste wettelijke definitie in zowel de aangehaalde Wet Luchtvaart, Rbml als Rvgt.

Reactie

Waar het gaat om teksten die gebaseerd zijn op de Wet luchtvaart en de Rvgt is de term luchthaven gebruikt, omdat het hier inderdaad formeel gaat om een luchthaven.

Deze luchthaven ligt niet meer op een militairvliegveld maar is een natuurgebied komen te liggen. De verstoring van het natuurgebied door de luchthaven achten wij aanvaardbaar als de vliegactiviteiten



beperkt blijven tot zweefvliegen. In deze regeling zijn daarom beperkingen opgenomen waardoor het terrein alleen gebruikt kan worden voor zweefvliegen en de voorzieningen om deze activiteit mogelijk te maken.

Om te benadrukken dat het hier gaat om een luchthaven die uitsluitend bestemd is voor gebruik door zweefvliegtuigen wordt in deze regeling ook de term zweefvliegeterrein gehanteerd.

Deze zienswijze nemen wij niet over. De term zweefvliegeterrein blijft in gebruik als aanduiding van de locatie.

Zienswijze 1.2

Op pagina 6 van 16 is onder punt 6 het volgende opgenomen:

6. Realisatie

Het zweefvliegeterrein kan als voorheen in gebruik blijven. Omdat de voormalige vliegbasis wordt opengesteld voor publiek moeten op basis van de Rvgt maatregelen worden getroffen om het zweefvliegeterrein tijdens vliegactiviteiten ontoegankelijk te maken voor onbevoegde personen.

De laatste zin sluit niet aan bij de bepalingen in de Rvgt. De Rvgt stelt namelijk niet dat de gehele luchthaven i.c. in dit geval het gebied binnen de rode contour, ontoegankelijk moet worden gemaakt voor onbevoegde personen. De Rvgt stelt in Art 30, 1. a.: “gedurende het opstijgen en landen zijn er geen onbevoegde personen aanwezig op de lierbaan, de startplaats en de landingsplaats”. Er gelden echter nog meer veiligheidseisen. Om aan te sluiten bij de Rvgt stellen wij de volgende tekst voor:

6. Realisatie

De luchthaven kan als voorheen in gebruik blijven. Omdat de voormalige vliegbasis wordt opengesteld voor publiek moet worden voldaan aan de in de Rvgt opgenomen veiligheidseisen ter bescherming van personen en zaken.

Reactie

Het tekstvoorstel geeft het doel, dat er op gericht is om te veiligheid op het zweefvliegeterrein te waarborgen, beter aan. Met uitzondering van de term zweefvliegeterrein is de betreffende passage in de luchthavenregeling overeenkomstig het voorstel aangepast.

Zienswijze 1.3

Op pagina 8 van 16 is onder Paragraaf 3.2.6.2 - Regels voor de inrichting van het zweefvliegeterrein het volgende opgenomen.

Artikel 3.2.6.2.3

Onverminderd de bepalingen aangaande obstakelvrije zones in de Rvgt mag binnen de zone zoals is aangegeven met de rode grenslijn op de tekening in Bijlage 1b geen vegetatie aanwezig zijn die de ter plaatse aanwezige vlakken doorsteken of op termijn kunnen doorsteken.

De hoogte van gewas op de motorvliegstrip en de landingsvlakken mag geen belemmering zijn voor het starten en landen.

Het is ons niet duidelijk waarom dit artikel is opgenomen. De Rvgt stelt duidelijk eisen t.a.v. obstakels en hoogte van vegetatie waar het de inrichting van de luchthaven betreft. De rode grenslijn heeft tot doel om de grens van de luchthaven aan te geven. Zowel binnen als buiten de rode grenslijn gelden bepalingen uit de Rvgt. Naar onze mening kan dan ook volstaan worden met het onder dit artikel opnemen van het gegeven dat voldaan moet worden aan de inrichtingseisen conform de Rvgt. We hebben het volgende tekstvoorstel waarbij o.i. geen artikelnummer nodig is:

De inrichting van de luchthaven dient te voldoen aan de eisen ten aanzien van de algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften zoals gesteld in de Rvgt en de aanvullende voorschriften van toepassing op een luchthaven die wordt gebruikt door zweefvliegtuigen in de Rvgt.

Reactie

Het tekstvoorstel is overgenomen omdat daarin de rechten en plichten van de luchthavenexploitant nauwkeuriger zijn beschreven.

Zienswijze 1.4

Op pagina 8 van 16 is onder 3.2.6.3.1 e. het volgende opgenomen.

e. als vervanging van d. een daarvoor geschikte vervangend sleepvliegtuig indien deze dezelfde of lagere effecten met betrekking tot de externe veiligheid en dezelfde of een lagere geluidproductie heeft. De beoordeling van de geschiktheid van een vervangend sleepvliegtuig is voorbehouden aan ILT.

Een sleepvliegtuig is gecertificeerd voor het uitvoeren van sleepvluchten door ILT.



In dat kader is het dus niet noodzakelijk dat bij vervanging ILT nogmaals overgaat tot beoordeling van geschiktheid van een vervangend sleepvliegtuig. De laatste zin zou ook impliceren dat bij vervanging door bijvoorbeeld uitval eerst door ILT een beoordeling zou moeten plaatsvinden hetgeen praktisch niet mogelijk is (ILT heeft daar ook geen proces/procedure voor). Wij stellen dus voor om de laatste zin te schrappen zodat de volgende tekst resteert:

e. als vervanging van d. een daarvoor geschikte vervangend sleepvliegtuig indien deze dezelfde of lagere effecten met betrekking tot de externe veiligheid en dezelfde of een lagere geluidproductie heeft.

Reactie

Navraag bij ILT leerde dat uitsluitend daarvoor gecertificeerde sleepvliegtuigen mogen worden gebruikt. De ACvZ is daar ook toe verplicht. Het behoort niet tot de gang van zaken dat een vervangend sleepvliegtuig eerst aan ILT moet worden voorgelegd met de vraag of deze daartoe geschikt is.

Deze luchthavenregeling ziet niet op de vliegveiligheid, maar op het zogenaamde landzijdig gebruik van de luchthaven, dat de aspecten geluid en externe veiligheid omvat.

Het tekstvoorstel is daarom overgenomen.

Zienswijze 1.5

Op pagina 9 van 16 is onder 3.2.6.4.3. opgenomen dat:

De inhoud van de rapportage moet worden goedgekeurd door GS van de provincie Utrecht.

Het is ons niet duidelijk wat de gevolgen zijn als GS tot afkeuring van de rapportage overgaat c.q. op basis aan welke criteria moet worden voldaan en op basis waarvan goedkeuring zal volgen.

Reactie

In artikel 3.2.6.4.3 is een opgave verplicht gesteld van het aantal vliegbewegingen, eventueel plaatsgevonden ongewone voorvallen en klachten en de behandeling daarvan. De gevraagde informatie moet voldoende inhoud en waarde hebben. De rapportage moet daarom ter goedkeuring aan GS worden overgelegd. Als de informatie voldoet aan het gevraagde in artikel 3.2.6.4.3 kunnen GS de rapportage goedkeuren. Indien de rapportage wordt afgekeurd omdat de overgelegde informatie onvoldoende inzicht biedt of blijkt af te wijken van informatie van andere overheidsdiensten, volgt een handhavingsprocedure van GS.

Zienswijze 1.6

Op pagina 12 van 16 bovenaan graag het gestelde onder e. aanpassen als volgt (zie ook hierboven onder 3.2.6.3.1 e):

e. als vervanging van d. een daarvoor geschikte vervangend sleepvliegtuig indien deze dezelfde of lagere effecten met betrekking tot de externe veiligheid en dezelfde of een lagere geluidproductie heeft.

Reactie

Met het tekstvoorstel zoals aangegeven onder 1.4 van de zienswijzen is ook in de overwegingen van deze luchthavenregeling, onder het kopje 'Het gebruik van het zweefvliegerterrein' het gestelde onder e. overeenkomstig aangepast.

Zienswijze 1.7

Op pagina 12 van 16 onder "Overwegingen aangaande het milieu met betrekking tot geluid" is de verwijzing in de laatste alinea naar artikel 3.2.6.3.5 niet juist. Dit dient artikel 3.2.6.3.4 te zijn.

Reactie

De zienswijze is correct. De tekst is aangepast.

Mw. E. Rentes te Soesterberg heeft op 6 juli 2012 telefonisch een mondelinge zienswijze naar voren gebracht. Zij heeft de volgende tekst per mail bevestigd:

Zienswijze 2.1.

Ik vind het bezwaarlijk dat ik speciaal naar het gemeentehuis van Soest moet gaan om de ontwerp-luchthavenregeling in te kunnen zien. Ik vind dat te ver weg.

Reactie

Het ontwerp is overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht bekendgemaakt en ter inzage gelegd. Het toezenden van deze publicaties naar bijvoorbeeld omwonenden is in deze wettelijke regeling niet voorzien. Indieners van een zienswijze worden op de hoogte gehouden van het verloop van de procedure en krijgen daarom de te publiceren verordening, waarin de behandeling van de zienswijze is verwoord, via de post toegezonden.



Zienswijze 2.2.

Ik deel mee dat ik geluidoverlast heb van het regelmatig laag overvliegende sleepvliegtuig dat afkomstig is van het vliegveld Soesterberg. Ik maak er bezwaar tegen het overbodige gebruik van het sleepvliegtuig omdat er ook lieren zijn. Ik wil dat uitsluitend de lierinstallaties worden gebruikt om zweefvliegtuigen in de lucht te brengen.

Reactie

Uit nader ingewonnen informatie bij de exploitant blijkt dat het sleepvliegtuig, behoudens incidentele vluchten naar het vliegveld Hilversum om te tanken, uitsluitend wordt gebruikt voor het opslepen van zweefvliegtuigen. Direct na uitvoering van deze taak keert het vliegtuig terug naar het zweefvliegveld. Een van de uitgangspunten van deze provinciale regeling is voortzetting van het gebruik als zweefvliegerterrein, zoals dit al tientallen jaren op deze locatie plaatsvindt. Dit gebruik is onder meer gewaarborgd in artikel 3.2.6.3.1 en in maximaal aantal vliegbewegingen in 3.2.6.3.5 en 3.2.6.3.6.

De provincie bekijkt de geluidsoverlast in het kader van het starten en landen van de luchtvaartuigen. Zoals hierboven toegelicht, blijft de contour van 56 dB(A) L_{DEN} binnen het luchthaventerrein. Ook het sleepvliegtuig is hieraan getoetst, en valt binnen deze contour. Voor het overvliegen bestaan algemene voorschriften, zoals opgenomen in de Rvgt. Het ILT kan handhavend optreden indien te laag wordt overgevlogen. Er is dan ook geen reden om uitsluitend lierinstallaties voor te schrijven. Na 10 november 2011, toen het “Besluit intrekking aanwijzing militair luchtvaartterrein Soesterberg” in werking trad, is het luchtruim boven het voormalige militaire vliegveld vrijgegeven voor onder meer kleine luchtvaart. Daardoor is het luchtverkeer boven Soesterberg toegenomen, hetgeen wellicht door de indiener van de zienswijze ten onrechte is toegeschreven aan de activiteiten van de ACvZ. Tijdens het indienen van de mondelinge zienswijze is door ons aangegeven dat bij geluidsoverlast door overvliegende luchtvaartuigen, contact kan worden opgenomen met de luchtvaartpolitie.



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.



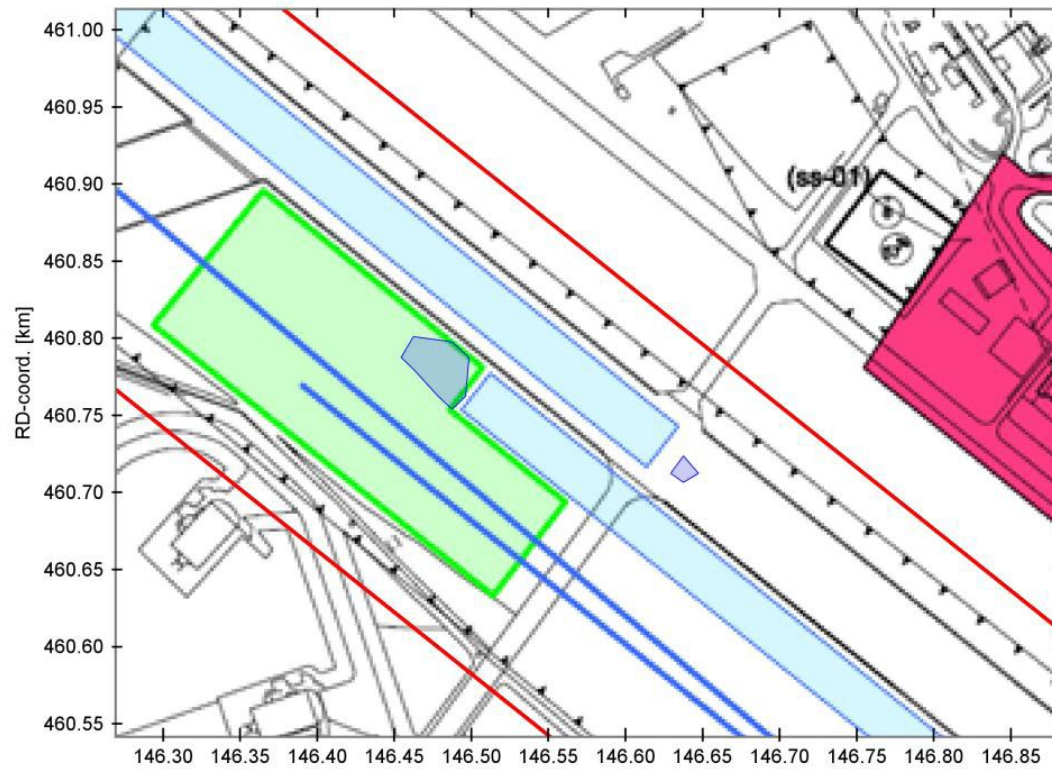
Bijlage 1A Grenzen Zweefvliegerterrein Soesterberg

(Voor verklaring aanduidingen zie Legenda na Bijlage 1C)



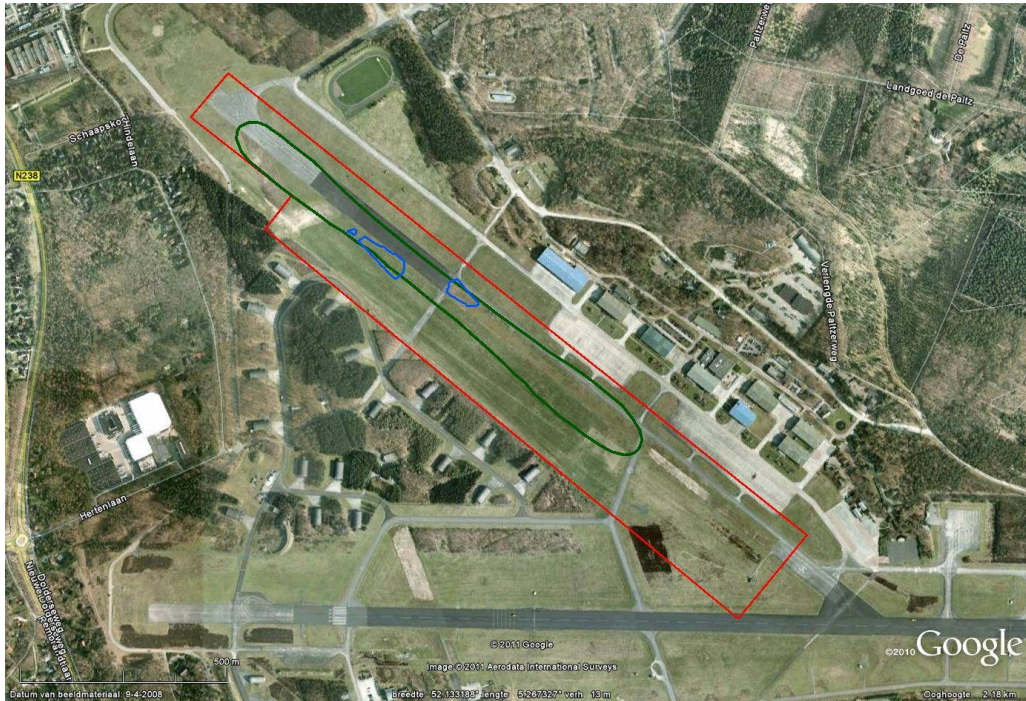
Bijlage 1B: Kaart plaatsgebonden risicocontouren

(Voor verklaring aanduidingen zie Legenda na Bijlage 1C)





Bijlage 1C: Kaart gebieden 56 L_{DEN} geluidscontour bij 100.000 vliegbewegingen



Legenda Bijlage 1A, 1B en 1C:

- Rode lijn 1A, 1B: begrenzing luchthaven Soesterberg.
- Lichtblauwe vakken 1A, 1B: sleepbanen.
- Blauwe lijnen 1A, 1B: lierkabels.
- Groene contour 1C: geluidzone 56 dB(A) L_{DEN} bij 100.000 vliegbewegingen per jaar. NB. De luchthavenregeling geldt voor maximaal 1000 vliegbewegingen per jaar. De geluidscontour voor 1000 vliegbewegingen is evenwel te klein om op de kaart aangegeven te worden.)
- Rood vlak 1A: ontwikkelingsgebied voor onder meer het museumkwartier
- Donkerblauwe gebieden 1B: Plaatsgebonden risicocontouren voor de luchthaven Soesterberg (donkerblauw: 10-6)

Lijst van afkortingen:

- Rbml: Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
 - ACvZ: Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen
 - Rvgl: Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen
 - MLA: Micro Light Aeroplane (MLA), vliegtuig, als bedoeld in art. 1 Besluit luchtvaartuigen 2008
 - TMG: Touring Motor Glider (TMG), motorzweefvliegtuig als bedoeld in art 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart (= met een integraal gemonteerde niet intrekbare motor en niet intrekbare propeller en in staat om op eigen kracht op te stijgen en te klimmen)
 - Bignal: Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterrein (geldig tot en met 31 oktober 2009)
- Geografische positie van de luchthaven: ruimtelijke plaatsaanduiding in boogcoördinaten.