

## **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 zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein**

#### **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 zweefvliegerterrein**

#### **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 c, 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<sup>-6</sup> 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 zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein 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 Rvgtl van toepassing en moet er zorg voor worden gedragen dat het zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein**

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 sleepstelsel in het sleepvliegtuig;
2. het introduceren van het “uitwaaiëren” 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 zweefvliegerterrein. Er is in dit RO spoor niet gekozen voor een voorlopige bestemming.

Om een veilig gebruik te maken van het zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein op gemeentelijk niveau ruimtelijk op zodanige wijze wordt ingepast, dat het bestaande gebruik van het zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein, 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 “zweefvliegerterrein” 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 zweefvliegerterrein gehanteerd.

Deze zienswijze nemen wij niet over. De term zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein 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 llerbaan, 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 zweefvliegerterrein te waarborgen, beter aan. Met uitzondering van de term zweefvliegerterrein 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 zweefvliegerterrein 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 handhavingprocedure 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 zweefvliegeterrein' 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 zienwijze 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 geluidsoverlast 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.

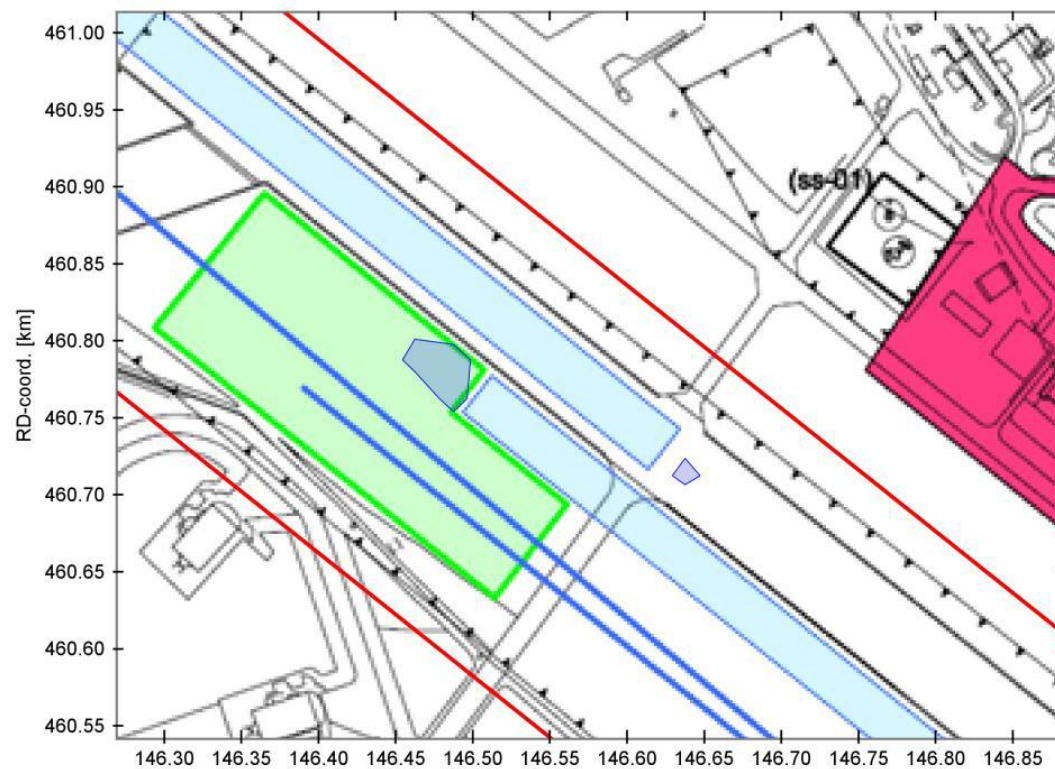
## Bijlage 1A Grenzen Zweefvliegerterrein Soesterberg

(Voor verklaring aanduidingen zie Legenda na Bijlage 1C)

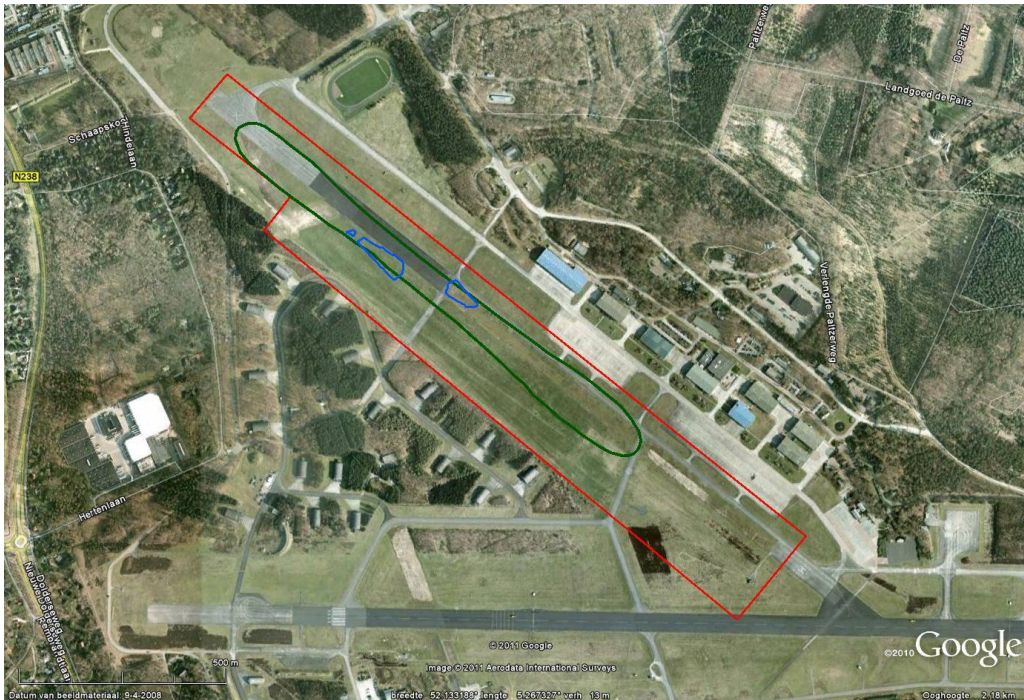


## Bijlage 1B: Kaart plaatsgebonden risicocontouren

(Voor verklaring aanduidingen zie Legenda na Bijlage 1C)



## Bijlage 1C: Kaart gebieden 56 L<sub>DEN</sub> 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<sub>DEN</sub> 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
  - Rvgt: 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)
  - Signal: Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterrein (geldig tot en met 31 oktober 2009)
- Geografische positie van de luchthaven: ruimtelijke plaatsaanduiding in boogcoördinaten.