



		Paraaf voor agendering
Behandelend ambtenaar	M. de Best	Akkoord
Ambtelijk opdrachtgever / Leidinggevende	Heijman, A	digitaal
Bestuurlijk opdrachtgever / Portefeuillehouders	Bom - Lemstra, AW	
Wvd. provinciesecretaris	Ir. J.C. van Ginkel MCM	

Status  
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten  
17 april 2018

Eindtermijn  
n.v.t.

### Onderwerp

Luchthavenregeling voor het testcentrum voor Remotely Piloted Aircraft Systems op voormalig Vlieggkamp Valkenburg

### Publiekssamenvatting

De provincie heeft op verzoek van het Rijksvastgoedbedrijf een tijdelijke luchthavenregeling vastgesteld voor een testcentrum met drones op voormalig Vlieggkamp Valkenburg. Het bedrijfsleven en de gemeente Katwijk zien deze locatie hiervoor als zeer geschikt, vanwege de centrale ligging en beschikbare ruimte. De regeling wordt tijdelijk voor 5 jaar, en geldt voor drones tot 150 kg. De testzone is 500 x 500 meter groot en kan gedurende de jaren verschoven worden binnen het luchthavengebied, vanwege de start van woningbouw op een ander deel van het terrein. De luchthavenregeling kan pas gebruikt worden wanneer de gemeente Katwijk de omgevingsvergunning heeft verleend.

### Advies

1. Vast te stellen de tijdelijke luchthavenregeling voor 5 jaar voor het testcentrum voor Remotely Piloted Aircraft Systems op voormalig Vlieggkamp Valkenburg;
2. Vast te stellen de publiekssamenvatting bij het voorstel voor de luchthavenregeling voor het testcentrum voor Remotely Piloted Aircraft Systems op voormalig Vlieggkamp Valkenburg;
3. De luchthavenregeling voor het testcentrum voor Remotely Piloted Aircraft Systems op voormalig Vlieggkamp Valkenburg te publiceren in het Provinciaal Blad;
4. Vast te stellen de brief waarin Provinciale Staten geïnformeerd worden over het besluit de luchthavenregeling voor het RPAS testcentrum op voormalig Vlieggkamp Valkenburg vast te stellen.

### Besluit GS

Vastgesteld conform advies

**Bijlagen**

- Beschikking Luchthavenregeling RPAS testcentrum Valkenburg
- GS brief aan PS - Luchthavenregeling RPAS testcentrum Valkenburg

## 1 Toelichting voor het College

### Aanleiding

Het voormalige Marinevliegveld Valkenburg is een van de ontwikkelingslocaties van, en in eigendom bij, het Rijksvastgoedbedrijf. In de komende 10 tot 20 jaar zal een deel van het voormalige vliegveld via een adaptieve aanpak worden ontwikkeld tot een duurzame woonwijk met veel water en groen. Er worden maximaal 5.000 woningen gerealiseerd met diverse voorzieningen en ruimte voor sport en recreatie. Het overige gedeelte van het vliegveld wordt een hoogwaardig werkpark van circa 20ha. Het Rijksvastgoedbedrijf werkt samen met de gemeente Katwijk, de gemeente Wassenaar, de provincie Zuid-Holland en vele andere partijen om dit mogelijk te maken.

Het voormalige vliegveld wordt vanwege de centrale ligging en (nog) beschikbare ruimte door de gemeente Katwijk en het bedrijfsleven gezien als een zeer geschikte locatie voor bedrijven die zich bezig houden met (of gerelateerd zijn aan) de ontwikkeling van Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), in de volksmond drones genoemd. De mogelijkheid producten op een locatie te kunnen ontwikkelen en te kunnen testen maakt het vliegveld een aantrekkelijke vestigingsplaats voor aan RPAS-gerelateerde bedrijven. Opgemerkt wordt dat het Regeerakkoord 2017 het belang onderkent van de aanwezigheid van meer experimenteerruimte op testlocaties voor test-of experimentele vluchten met RPAS, in het kader van stimulering van economie, innovatie en vestigingsklimaat.

Het Rijksvastgoedbedrijf, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Katwijk hebben in mei 2017 afgesproken dat de woningbouw prioritair is en dat de bedrijven in de drone-sector de komende vijf jaar de ruimte krijgen te testen met drones. In die periode zal wel gestart worden met woningbouw maar zal de woningbouw zeker nog niet afgerond zijn.

Het gehele voormalige vliegveld (voor zover het op grondgebied van Katwijk ligt) wordt daarom aangewezen als potentieel testterrein voor RPAS. Daarbinnen wordt een "testzone" van 500 bij 500 meter aangewezen, inclusief veiligheidszone conform vigerende regelgeving. Dit testgebied wordt flexibel aangewezen binnen de grenzen van de luchthaven (zie bijlage 2 voor een schematische weergave). De locatie wisselt en is afhankelijk van de volgende aspecten:

- Toekomstige woningbouw
- Ecologie (broedseizoen)
- Soort testen (bijv. om impact op vogels te meten)
- Geluidsbelasting

Van de luchthavenregeling kan gebruik worden gemaakt voor het testen van:

- Elektrisch aangedreven RPAS  $\leq 25$  kg, onbeperkt aantal vluchten;
- Elektrisch en niet-elektrisch aangedreven RPAS  $> 25$  kg en  $\leq 150$  kg, 1500 vluchten per gebruiksjaar.

De luchthavenregeling vervalt 5 jaar na inwerkingtreding, tenzij Gedeputeerde Staten voor genoemde datum besluiten om de regeling te verlengen.

## **Beleidsoverwegingen**

### Luchtkwaliteit

De luchthavenregeling staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over de luchthavenregeling geen rekening gehouden behoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 8.64, tweede en zesde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. De provincie kan daarom formeel geen luchtkwaliteitsonderzoek van de aanvrager eisen.

Vanwege het belang van luchtkwaliteit is een indicatie gemaakt van het effect van de luchthaven op de lokale luchtkwaliteit. Het merendeel van de RPAS zijn elektrisch aangedreven. Bij het vliegen met een elektrische RPAS komt geen CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> (stikstofoxide) of fijnstof (PM<sub>10</sub>) vrij. De verwachting is dat de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door niet-elektrische RPAS zodanig gering is dat hiervan geen wezenlijke invloed op de luchtkwaliteit in de omgeving wordt verwacht.

### Ruimtelijke Ordening

De luchthavenregeling is aangevraagd voor een gebied dat zich uitstrekt over de gemeente Katwijk. Het betreft de volgende percelen:

- VKB A1966
- VKB A1967
- VKB A4339
- VKB A4338
- VKB A4337

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening, mag het gebruik van de grond niet strijdig zijn met het bestemmingsplan. Voor alle percelen geldt dat een luchthaven niet past binnen de huidige bestemming. Deze functie zal dus via een bestemmingswijziging of een 'omgevingsvergunning strijdig gebruik' mogelijk gemaakt moeten worden. De gemeente Katwijk heeft aangegeven mee te werken aan een tijdelijke 'omgevingsvergunning strijdig gebruik'. Vooraf of gekoppeld aan de omgevingsvergunning moet een ontheffing Wet natuurbescherming (dan wel voor een bestuurlijk oordeel dat een dergelijke ontheffing niet nodig is) opgesteld worden.

### Natuur

Het terrein van de luchthaven ligt in de nabijheid van het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide. Het is verboden om zonder vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) projecten of andere handelingen te verrichten die een verslechterend of significant verstorend effect kunnen hebben op een Natura 2000-gebied. Daarnaast geldt dat bij het gebruik van de luchthaven de verbodsbepalingen uit hoofdstuk 3 (soortenbescherming) van de Wnb niet mogen worden overtreden. Het voorgaande betekent dat naast de luchthavenregeling mogelijk een vergunning en/of een ontheffing op grond van de Wnb benodigd is om de activiteit uit te kunnen voeren.

### **Toetsing aan de Visie ruimte en mobiliteit van de provincie Zuid-Holland**

De aanvraag voor de luchthaven is getoetst aan de beleidskaders uit de Visie ruimte en mobiliteit (VRM) van de provincie Zuid-Holland (Actualisering 2018, d.d. 19 januari 2018). In Zuid-Holland wordt ruimte geboden aan diverse vormen van kleine en recreatieve luchtvaart. De provincie ondersteunt dit, maar hecht tegelijkertijd waarde aan een goede inpassing in de directe omgeving. Daarom wordt terughoudend omgegaan met nieuwe locaties voor commerciële en bedrijfsgebonden luchtvaart (helikopterhavens, onbemande luchtvaartuigen en gemotoriseerde recreatieve luchtvaart). Als leidend uitgangspunt voor de uitvoering van provinciaal beleid wordt gezocht naar een balans tussen de maatschappelijke dan wel individuele belangen aan de ene kant en het belang van bescherming van natuurbeschermingsgebieden en de kwaliteit van de leefomgeving aan de andere kant.

De VRM bevat geen specifieke kaders voor luchthavens voor drones, zoals de minimale afstand tot aaneengesloten woonbebouwing. Echter, doordat de luchthavenregeling de bepaling bevat dat vluchten op een afstand van 150 meter van de grens van het luchthavengebied blijven, wordt het effect van de luchthaven op de omgeving beperkt. Hiermee geeft de luchthavenregeling voldoende borging voor een juiste afweging tussen maatschappelijke/ individuele belangen aan de ene kant en het belang van bescherming van natuurbeschermingsgebieden/ kwaliteit van de leefomgeving aan de andere kant.

### **Zienswijzen**

Het ontwerpbesluit heeft 6 weken ter inzage gelegen van 1 februari tot en met 14 maart jl. Er is één zienswijze ingediend hierop, door gemeente Katwijk. De gemeente was van mening dat het onduidelijk geformuleerd was hoe de testzone zich verhoudt tot het luchthavengebied en de bufferzones. Deze zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerpbesluit. In artikel 1 van de luchthavenregeling zijn de definities van de testzone en luchthavengebied opgenomen.

### **Financieel en fiscaal kader**

Totaalbedrag excl. BTW: € 0,- voor de provincie.

Programma: niet van toepassing.

Financiële risico's: Het besluit een tijdelijke luchthavenregeling voor RPAS vast te stellen heeft geen financiële consequenties voor de provincie.

### **Juridisch kader**

Gelet op artikel 8.64, eerste lid, van de Wet luchtvaart van 18 juni 1992, en artikel 143 lid 2 van de Provinciewet, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd om een besluit te nemen over de vaststelling van of wijziging van een luchthavenregeling.

Vanwege het innovatieve en nieuwe karakter van RPAS, is het wettelijk kader nog niet volledig uitgewerkt door het Rijk. De keuze voor een luchthavenbesluit (LHB) of luchthavenregeling (LHR) hangt af van de vraag of de effecten van het luchthavenluchtverkeer op een luchthaven met een luchthavenregeling buiten de grenzen van de luchthaven komen. Dit wordt berekend met behulp van het door het Rijk voorgeschreven rekenvoorschrift, conform de Regeling burgerluchthavens. Met bovengenoemd rekenvoorschrift is het niet mogelijk om geluidcontouren te berekenen voor

RPAS, omdat de geluidkarakteristieken van RPAS nog onvoldoende bekend zijn. Om toch een inschatting te kunnen maken van het effect van RPAS, is een vergelijking gemaakt met andere vormen van luchtvaart waarvan de effecten wel inzichtelijk zijn. Daarnaast zijn indicatieve geluidmetingen uitgevoerd. Op basis van de vergelijking tussen RPAS en paramotors en helikopters, is het aannemelijk dat de effecten van de drones op de luchthaven binnen de grenzen van de luchthaven blijven en dus kan worden volstaan met een luchthavenregeling.

Omdat de effecten van de voorgenomen activiteiten indicatief zijn, blijft goede monitoring van essentieel belang. Vandaar dat monitoring is opgenomen in voorliggende luchthavenregeling. Door in de praktijk te leren wat RPAS voor milieueffecten hebben, kan de kennisleemte over RPAS ingevuld worden. De luchthavenregeling wordt opgesteld voor een periode van 5 jaar. In deze 5 jaar worden natuur, geluid en veiligheid gemonitord. Het is de verwachting dat over 5 jaar voldoende informatie is verzameld om de geluid- en veiligheidscontouren goed te definiëren. De omvang van de monitoring moet passend zijn bij het op dat moment geldende Rijksbeleid en -regelgeving. Via de resultaten van de monitoring wordt ook duidelijk wat de mogelijkheden zijn wanneer de geprojecteerde woningbouwprojecten worden uitgevoerd. Om over 5 jaar voldoende informatie te beschikken, stelt de initiatiefnemer binnen drie maanden na inwerkingtreding van deze luchthavenregeling de monitoringsopzet en –uitvoer op. Binnen 2 jaar na inwerkingtreding ontvangt de provincie de resultaten van de geluid- en veiligheidscontour van de uitgevoerde vluchten. Een eventuele nieuwe luchthavenregeling wordt dan met de nieuwe kennis getoetst aan de nog te ontwikkelen nieuwe wetgeving. Indien uit de tussentijdse monitoring blijkt dat de effecten op de omgeving hoger zijn verwacht, kan de provincie in samenspraak met de initiatiefnemer bezien hoe deze effecten gemitigeerd kunnen worden.

## **2 Proces**

Het ontwerp van de luchthavenregeling is vastgesteld door de DCMR Milieudienst Rijnmond, conform het mandaatbesluit van Gedeputeerde Staten voor de DCMR. Het ontwerp heeft 6 weken ter inzage gelegen van 1 februari tot en met 14 maart jl.

Na het besluit van Gedeputeerde Staten de luchthavenregeling vast te stellen, wordt de benodigde Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim bij de Inspectie van Leefomgeving en Transport aangevraagd. Een dag na publicatie van de luchthavenregeling in het Provinciaal Blad treedt het besluit in werking. Belanghebbenden hebben vervolgens 6 weken de mogelijkheid beroep in te stellen bij de Raad van State. De luchthavenregeling kan pas gebruikt worden als de gemeente Katwijk de omgevingsvergunning heeft verleend.

## **3 Communicatiestrategie**

Het besluit tot wijziging van de luchthavenregeling wordt gepubliceerd in het Provinciaal Blad. Daarnaast worden personen en instanties die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbesluit, schriftelijk geïnformeerd. De publiekssamenvatting van het besluit wordt geplaatst op de provinciale website.