

Onderwerp

Verlenging luchthavenregeling voor het
testcentrum voor Remotely Piloted Aircraft
Systems op voormalig Vlieggkamp Valkenburg

BESLUIT

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Gelet op:

Artikel 8.64, eerste lid van de Wet luchtvaart van 18 juni 1992, houdende algemene regeling met betrekking tot het luchtverkeer, artikel 143 van de Provinciewet en artikel 5 van de luchthavenregeling voor het RPAS testcentrum op voormalig Vlieggkamp Valkenburg.

Besluiten te verlengen:

De luchthavenregeling voor het RPAS testcentrum op voormalig Vlieggkamp Valkenburg gevestigd aan de 1ste Mientlaan 75, gemeente Katwijk, zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en gepubliceerd in het provinciaal blad op 17 juli 2020, tot en met 30 april 2028.

1. Toelichting

1.1 Algemeen

Onderhavig besluit betreft zoals aangevraagd een besluit tot verlenging tot en met 30 april 2028 van de luchthavenregeling voor het RPAS testcentrum op voormalig Vliegkamp Valkenburg gevestigd aan de 1^e Mientlaan 75, gemeente Katwijk, zoals vastgesteld op 17 april 2018 en gepubliceerd op 17 juli 2020 (hierna: de luchthavenregeling). De luchthavenregeling is op 18 juli 2020 in werking getreden voor de duur van 5 jaar, behoudens verlenging. De verlenging is aangevraagd op 7 januari 2025 door de grondeigenaar, het Rijksvastgoedbedrijf.

Ter onderbouwing van ons besluit hebben wij gekeken of de verlenging van de luchthavenregeling past binnen de huidige wet- en regelgeving en de thans bestaande situatie. Hiervoor is ter vergelijking met de oude situatie de luchthavenregeling met bijbehorende toelichting van 2018 toegevoegd in bijlage I. De wijzigingen ten opzichte hiervan worden in de nieuwe toelichting beschreven.

Wij komen tot de conclusie dat het verzoek tot verlenging gehonoreerd kan worden. Wij werken dat hieronder verder uit.

Situatie

De situatie vanaf 2025 is ten opzichte van 2018 niet veranderd. Enkel het maximum aantal te realiseren woningen is gewijzigd van 5.000 naar 5.600. Daarnaast geldt dat het een verlenging betreft van de luchthavenregeling zoals vastgelegd in 2018:

In de luchthavenregeling waarvan verlenging wordt verzocht, is in artikel 5 opgenomen dat de luchthavenregeling na 5 jaar verval, tenzij Gedeputeerde Staten besluiten de luchthavenregeling (voor bepaalde tijd) te verlengen. Op 7 januari 2025 heeft DCMR een verzoek tot verlenging tot en met 30 april 2028 ontvangen van het Rijksvastgoedbedrijf, de betreffende grondeigenaar.

Het volgende geldt voor het wisselen van de locatie van het testveld:

Wegens planologische ontwikkelingen van de nieuwe woonwijk Valkenhorst en de grenzen van het natura-2000 gebied en haar buffers, zal het testveld niet of nauwelijks verplaatsen ten opzichte van de huidige locatie. Dit is sinds de inwerkingtreding van de luchthavenregeling ook niet het geval geweest.

Wettelijk kader

Het wettelijk kader is ongewijzigd. De Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens) is nog steeds van kracht, waardoor hetgeen vermeld in het “wettelijk kader” uit de luchthavenregeling van 2018 nog steeds geldig is.

1.2 Beleidsoverwegingen

- Luchtkwaliteit

In de toelichting op het besluit ter vaststelling van de luchthavenregeling uit 2018 wordt voor het onderdeel luchtkwaliteit verwezen naar de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Deze wetgeving is met de komst van de Omgevingswet komen te vervallen.

Op grond van de Omgevingswet (hoofdstuk 2) kunnen in het omgevingsplan of bij omgevingsverordening, omgevingswaarden worden vastgesteld, dus ook met betrekking tot de luchtkwaliteit. In zowel de omgevingsverordening als in het omgevingsplan van de gemeente Katwijk zijn geen relevante omgevingswaarden opgenomen voor luchtkwaliteit.

Verder zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving omgevingswaarden voor luchtkwaliteit opgenomen. Deze omgevingswaarden zijn echter van toepassing bij het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van de Omgevingswet. Onderhavig besluit is echter geen besluit tot het verstrekken van een omgevingsvergunning op grond van de Omgevingswet.

Voorgaande betekent dat vanuit de Omgevingswet gezien bij de besluitvorming over de luchthavenregeling geen rekening gehouden behoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook 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 in 2025. De provincie kan daarom formeel geen luchtkwaliteitsonderzoek van de aanvrager eisen.

In de toelichting van 2018 wordt verwezen naar een indicatie van de effecten van de luchthaven op de lokale luchtkwaliteit. Deze verwachting blijft ook in de verlengingsperiode van kracht, omdat de situatie waarmee bij deze indicatie rekening is gehouden, ongewijzigd is.

- Natuur

In de toelichting op het besluit ter vaststelling van de luchthavenregeling uit 2018 wordt voor het onderdeel natuur verwezen naar de Wet natuurbescherming. Deze wetgeving is met de komst van de Omgevingswet komen te vervallen.

Het terrein van de luchthaven ligt in de nabijheid van het Natura 2000-gebied Meijendel en Berkheide. Het is verboden om zonder Omgevingsvergunning op grond van artikel 5.1 van de Omgevingswet projecten uit te voeren 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 het Besluit activiteiten leefomgeving, artikelen 11.37, 11.46 en 11.54, (soortenbescherming) van de Omgevingswet niet mogen worden overtreden. Het voorgaande betekent dat naast de luchthavenregeling mogelijk een vergunning op grond van de Omgevingswet benodigd is om de activiteit uit te kunnen voeren.

- Ruimtelijke Ordening

Ten opzichte van de perceelindeling binnen het luchthaventerrein zoals gedefinieerd in 2018 is de indeling op perceelniveau in 2025 binnen het luchthaventerrein gewijzigd. Hieronder volgt een transponeringstabel voor de percelen:

Perceel 2018	Perceel 2025
VKB A 1966	VKB02-A-1966
VKB A 1967	VKB02-A-6098
	VKB02-A-6099
	VKB02-A-6030
VKB A 4339	VKB02-A-6025
	VKB02-A-6026
	VKB02-A-6008
	VKB02-A-5915
	VKB02-A-5912
	VKB02-A-5914
VKB A 4338	VKB02-A-4338
VKB A 4337	VKB02-A-4337

Op grond van de Omgevingswet, is het verboden zonder omgevingsvergunning een omgevingsplanactiviteit uit te oefenen, zoals bijvoorbeeld in geval van een activiteit die strijdig is met het omgevingsplan. Voor alle percelen geldt dat een luchthaven niet past binnen de huidige bestemming van de percelen. Deze functie zal dus via een wijziging van het omgevingsplan mogelijk gemaakt moeten worden of er moet een

omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit' afgegeven worden. De gemeente Katwijk heeft in 2018 aangegeven mee te werken aan een dergelijke al dan niet tijdelijke vergunning. Voor zover de gemeente Katwijk een tijdelijke vergunning heeft afgegeven voor de duur van de te verlengen luchthavenregeling, geldt deze verplichting ook voor de verlenging zoals opgenomen in dit besluit.

- Toetsing aan de omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland

In de luchthavenregeling van 2018 wordt getoetst aan de Visie ruimte en mobiliteit van de provincie Zuid-Holland. Anno 2025 bestaat deze visie niet meer in dezelfde vorm. De aanvraag voor de verlenging van de luchthavenregeling is daarom getoetst aan de omgevingsvisie, beleidskeuze 2.1.6 Duurzame, stille en nieuwe luchtvaart, van de provincie Zuid-Holland (geldend vanaf 18-02-2025). Hierin is het volgende vermeld:

“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 om overlast zoveel mogelijk tegen te gaan. Daarom wil de provincie dat terughoudend wordt omgegaan met nieuwe locaties voor commerciële en bedrijfsgebonden luchtvaart, helikopterhavens, luchthavens voor onbemande luchtvaartuigen en luchthavens voor gemotoriseerde recreatieve luchtvaart. Luchthavens met een duidelijk maatschappelijk belang (zoals heliplatforms bij ziekenhuizen) worden daarentegen wel ondersteund.”

Deze vormen van kleine- en recreatieve luchtvaart hebben, afhankelijk van de aard van de activiteit, een maatschappelijk, commercieel en/of recreatief karakter. Onder kleine en recreatieve luchtvaart vallen onder andere: ballonvaren, gemotoriseerd vliegen met eenmotorige vliegtuigen, Micro Light Aeroplanes, motorzweefvliegen, parachutespringen, schermvliegen, zeilvliegen, zweefvliegen, paramotorvliegen, onbemande luchtvaart en helikopterverkeer. 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.

Onderhavige verlenging betreft geen nieuwe locatie, zodat in dat opzicht de omgevingsvisie toestaat dat de luchthavenregeling wordt verlengd. Daarnaast geldt dat de luchthaven en het gebruik ervan aansluit bij hetgeen is opgenomen in de omgevingsvisie. Wij hechten daarbij belang aan een goede inpassing in de directe omgeving om overlast te voorkomen. Gelet op het feit dat gedurende de exploitatie tot nu toe geen overlastmeldingen zijn ontvangen, concluderen wij dat sprake is van een goede inpassing in de directe omgeving.

De omgevingsvisie bevat ook in 2025 geen specifieke kaders voor luchthavens voor drones, zoals de minimale afstand tot aaneengesloten woonbebouwing. Echter, doordat de luchthavenregeling de bepaling bevat dat starts en landingen 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.

Wij concluderen dat een verlenging van de luchthavenregeling past binnen het beleid zoals geformuleerd in de omgevingsvisie van de provincie.

1.3 Luchthavenregeling

In de toelichting van de luchthavenregeling van 2018 onder het kopje “Luchthavenregeling” wordt vermeld dat de keuze voor een luchthavenbesluit (LHB) of luchthavenregeling (LHR) afhangt van de vraag of de effecten van het luchthavenluchtverkeer op een luchthaven met een luchthavenregeling buiten de grenzen van de luchthaven komen. Hierbij wordt ingegaan op veiligheid- en geluidcontouren. De redeneringen die gebruikt zijn ter onderbouwing hiervan blijven in 2025 geldig. Voor geluid afkomstig van RPAS tot 25 kilogram wordt als gevolg van voortschrijdend inzicht van de afgelopen 5 jaar het volgende toegevoegd:

De conclusie over RPAS tot 25 kilogram uit het rapport van het NLR wordt thans ondersteund door het feit dat sinds de ingebruikname van het testveld geen meldingen zijn ingediend met een relatie tot hinder als gevolg van het starten, landen en vliegen met RPAS vanaf het testveld van Unmanned Valley.

Voor de RPAS tussen 25 kilogram en 150 kilogram heeft DCMR in 2024 op een andere locatie indicatieve metingen uitgevoerd. Met deze meetgegevens is een indicatieve berekening gemaakt voor de geluidbelasting in de directe omgeving, rekening houdend met de minimale afstand van 150 meter tot aan de grens van het luchthavengebied. Hieruit kan worden geconcludeerd dat ruim binnen de geluidcontour van het limiet van een luchthavenregeling wordt gebleven.

Om inzicht te krijgen in het effect van de zwaardere categorie drones, met een maximum startgewicht van 150 kg, is voor de onderbouwing van de luchthavenregeling van 2018 een vergelijking gemaakt met paramotorvliegtuigen; een schermluchtvaartuig dat gebruik maakt van een verbrandingsmotor op de rug van de piloot of op een onderstel met frame en drie of vier wielen. De onderbouwing hiervan wordt uitgebreid:

Op de aspecten startgewicht, afmeting, duur van de start en motortype (brandstofmotor) zijn de karakteristieken vergelijkbaar met het gemiddelde type vlucht binnen de zwaardere categorie. Voor de zware categorie elektrisch-aangedreven drones is de vergelijking met een paramotor een bewuste overschatting, omdat het type motor hierin verschilt en een lagere geluidproductie creëert.

Op basis van de vergelijking tussen drones, 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.

- Beoordelingskader RPAS

In de toelichting van de luchthavenregeling van 2018 onder “Nieuw beoordelingskader RPAS” wordt vermeld dat het belang van meer experimenteerruimte op testlocaties voor test- of experimentele vluchten met RPAS op het politieke vlak wordt onderkend. Hierbij is aangegeven dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voornemens is het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit vluchttuitvoering te wijzigen in verband met het faciliteren van experimenten en testen met RPAS op testlocaties.

Bij de toetsing in 2025 ten behoeve van de verlenging van de luchthavenregeling van 2018 zijn geen significante wijzigingen met invloed op het beoogde doel gevonden in één van de bovengenoemde besluiten. Om deze reden wordt voor de verlenging van de luchthavenregeling geredeneerd op basis van het bestaande.

In juli 2017 is het rapport “Milieueffecten van testfaciliteit van drones”, d.d. juli 2017 (met rapportnummer NLR-CR-2017-180) verschenen. In dit rapport wordt aangegeven dat van de milieu-impact van RPAS en als afgeleide daarvan de milieu-impact van testfaciliteiten, nog niet veel bekend is. Om die reden is in deze studie verkend wat de maximale omvang van die impact kan zijn.

Omdat dit een verkennend rapport is geweest en sinds het verschijnen van dit rapport geen nieuwe rapportages met betrekking tot geluidemissies zijn verschenen, blijft goede monitoring van essentieel belang. Een verlenging van de luchthavenregeling van 2018 houdt in dat ook artikel 9 gehandhaafd blijft. Monitoring is daarom opgenomen in de verlenging van deze luchthavenregeling in 2025. Door in de praktijk te leren wat RPAS voor (geluid)milieueffecten hebben, kan de nog bestaande kennisleemte over RPAS ingevuld worden. Voor de duur van de verlenging tot en met 30 april 2028, worden natuur, geluid en veiligheid gemonitord.

In de periode tot juli 2025 is niet gevlogen met de zwaardere categorie RPAS (25 kg tot 150 kg). Hierdoor is geen kennis opgedaan van deze categorie op het gebied van geluid vanaf het testveld. Volgens ODH is het vanuit ecologisch oogpunt wel toegestaan om

met de zwaardere categorie drones te vliegen. Voor zover sprake is van vluchten met de zwaardere categorie drones, wijzen wij nadrukkelijk ook op de verplichting tot monitoring.

Een eventuele volgende- of verlengde luchthavenregeling wordt dan met de nieuwe kennis getoetst aan de nog te ontwikkelen nieuwe wetgeving.

Ook voor het overige zien wij geen belemmeringen om over te gaan tot verlenging van de luchthavenregeling zoals aangevraagd door het Rijksvastgoedbedrijf als eigenaar van de betreffende grond.

De hierboven per onderdeel beschreven inhoudelijke motivering en overwegingen houdt in dat voor onderhavige luchthaven het verlengen van de vastgestelde luchthavenregeling volstaat.

EINDCONCLUSIE

Het verlengen van de luchthavenregeling zoals aangevraagd is niet strijdig met de geldende wet- en regelgeving en met het bepaalde in de omgevingsvisie van provincie Zuid-Holland.

BEZWAAR

Ingevolge artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden binnen zes weken na bekendmaking een gemotiveerd bezwaar indienen tegen dit besluit. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, t.a.v. het Awb-secretariaat, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag. Een bezwaarschrift dient ondertekend te zijn en ten minste te bevatten: de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, de omschrijving van deze beschikking en de gronden van het bezwaar. Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van het besluit niet.

VOORLOPIGE VOORZIENING

Indien u of derde belanghebbenden er veel belang bij hebben dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzieningenrechter van de sector Bestuursrecht van de rechtbank Den Haag, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag. U kunt ook digitaal een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij bovengenoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de voorwaarden. Het verzoek om voorlopige voorziening schorst de werking van dit besluit niet.

Wij verzoeken u een kopie van uw bezwaarschrift en/of het verzoek om een voorlopige voorziening te sturen aan de DCMR Milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV Schiedam.

Bijlage I Citaat luchthavenregeling 2018

“

1. Algemeen

Artikel 1

In deze luchthavenregeling wordt verstaan onder:

- a. Wet* : de Wet luchtvaart
- b. Regeling* : de Regeling burgerluchthavens;
- c. Luchthaven* : een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Wet luchtvaart;
- d. Exploitant* : de houder van een luchthavenregeling;
- e. Gebruiker* : een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij;
- f. Rvgt* : Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen;
- g. Uniforme daglichtperiode* : de tijd tussen een kwartier voor zonsopkomst en een kwartier na zonsondergang;
- h. RPAS* : Remotely Piloted Aircraft System, ook wel drone genoemd.
- i. Testzone* : door grondeigenaar flexibel aan te wijzen gebied van 500-500 meter inclusief veiligheidszone conform de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen;
- j. Luchthavengebied* : het terrein zoals aangeduid in bijlage 1.

Artikel 2

De exploitant van de luchthaven is: Rijksvastgoedbedrijf, ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties.

Artikel 3

Deze luchthavenregeling is van toepassing op de luchthaven aan de 1e Mientlaan 75, gemeente Katwijk, geografische positie 52'09'58" N.B. 04'25'05" O.L. zoals aangegeven op de bij deze luchthavenregeling behorende kaart (bijlage 1).

Artikel 4

Van de luchthaven, als genoemd in artikel 3, mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant, genoemd in artikel 2, diens rechtsopvolger of door hem of diens rechtsopvolger één of meerdere aangewezen gebruikers zoals genoemd in artikel 1 onder e van deze luchthavenregeling.

Artikel 5

Deze luchthavenregeling vervalt 5 jaar na inwerkingtreding, tenzij Gedeputeerde Staten voor genoemde datum besluiten om de regeling (voor bepaalde tijd) te verlengen.

2. Regels voor het luchthavenluchtverkeer

Artikel 6

- 1. De luchthaven mag uitsluitend worden gebruikt voor het testen van RPAS met een massa tot maximaal 150 kg.*
- 2. Vluchten blijven op een afstand van 150 meter binnen de grens van het luchthavengebied. Daarnaast blijven de vluchten ook op een afstand van 150 meter van nieuw gebouwde woningen.*
- 3. Vluchten mogen uitsluitend worden uitgevoerd gedurende de uniforme daglichtperiode, dit met uitzondering van 50 vluchten buiten de daglichtperiode per gebruiksjaar, maar niet voor 07:00 uur en niet na 23:00 uur.*
- 4. Op de vluchten die conform lid 1 tot en met 3 worden uitgevoerd, zijn daarnaast de relevante bepalingen uit de wet- en regelgeving van toepassing.*

Artikel 7

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

- a. Elektrisch aangedreven RPAS ≤ 25 kg, onbeperkt aantal vluchten;*
- b. Elektrisch en niet-elektrisch aangedreven RPAS > 25 kg en ≤ 150 kg, 1500 vluchten per gebruiksjaar.*

3. Rapportage- en monitoringsverplichting

Artikel 8

Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december.

Artikel 9

- 1. Binnen vier weken na het einde van elk van de vier kalenderkwartalen dient de in artikel 2 genoemde exploitant een rapportage te overleggen over het gebruik van de luchthaven gedurende het betreffende kwartaal.*
- 2. Tevens dient binnen vier weken na het einde van een gebruiksjaar de in artikel 2 genoemde exploitant een rapportage te overleggen over het gebruik van de luchthaven gedurende het gebruiksjaar.*

3. De inhoud van de rapportage, bedoeld in het eerste lid, dient in ieder geval te voldoen aan de vereisten gesteld in artikel 13, tweede lid van de Regeling en artikel 22 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (Rvglt).

4. Voor de in categorie b van de in artikel 7 genoemde testen wordt voor geluid, veiligheid en natuur een monitoringsproces ingericht.

5. binnen drie maanden na inwerkingtreding van deze luchthavenregeling wordt aan de provincie ter afstemming een rapport verzonden met hierin de monitoringsopzet en -uitvoer omschreven.

4. Inwerkingtreding

Artikel 10

Deze wijziging treedt in werking één dag na publicatie van deze beschikking in het Provinciaal Blad op www.overheid.nl.

Dagtekening

2. Toelichting

2.1. Algemeen

Situatie

Het voormalige Marinevliegkamp 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 vliegekamp een aantrekkelijke vestigingsplaats voor aan RPAS-gerelateerde bedrijven.

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 krijgt om te testen. Onderdeel van dit besluit is het creëren van een ‘testveld’ met een maximale omvang van ‘500 bij 500 meter’ geschikt voor het uitvoeren van testen met (pre)productietoestellen.

Het gehele voormalige vliegveld (voor zover het op grondgebied van Katwijk ligt) wordt aangewezen als potentieel testterrein voor RPAS. Daarbinnen wordt een “testzone” van 500 bij 500 meter aangewezen inclusief veiligheidszone, conform de vigerende regelgeving. Het 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*

Wettelijk kader

Op 1 november 2009 is de wet ‘Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens - RBML’ inwerking getreden en is de provincie Zuid-Holland bevoegd om beslissingen te nemen over waar en onder welke voorwaarden een luchtvaartuig mag opstijgen en landen. Hieronder vallen de milieugebruiksruimte (geluid, externe veiligheid, aantal vliegbewegingen) en de ruimtelijke inpassing. Ook de handhaving van de besluiten met betrekking tot bovengenoemde aspecten is een provinciale verantwoordelijkheid.

Er is geen verandering aangebracht op het terrein van de bevoegdheden van het Rijk met betrekking tot het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Alle veiligheidsaspecten anders dan externe veiligheid blijven een Rijksverantwoordelijkheid, vallend onder de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Het Rijk stelt randvoorwaarden op, op grond van milieu- en externe veiligheidsoverwegingen waarmee de Provincie rekening moet houden in haar besluiten. Deze randvoorwaarden zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens en de Rvgt.

2.2 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 CO₂, NO_x (stikstofoxide) of fijnstof (PM₁₀) 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.

- 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.

- 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.

- 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). Hierin is het volgende vermeld:

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).

Deze hebben, afhankelijk van de aard van de activiteit, een maatschappelijk, commercieel en/of recreatief karakter. Onder kleine en recreatieve luchtvaart vallen onder andere: ballonvaren, gemotoriseerd vliegen met eenmotorige vliegtuigen, Micro Light Aeroplanes, motorzweefvliegen, parachutespringen, schermvliegen, zeilvliegen, zweefvliegen, paramotorvliegen, onbemande luchtvaart en helikopterverkeer. 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.

2.3 Luchthavenregeling

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. Volgens artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is een LHB nodig indien de contour van 56 dB(A)-Lden of de 10-6 externe veiligheidscontour (EV contour) buiten het luchthavengebied valt. De berekening van deze contouren wordt uitgevoerd 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.

Met de beperkte informatie die bekend is over RPAS is het ook niet mogelijk de veiligheidscontour vast te stellen. Wel kan op basis van de omvang van het ongevalgebied voor helikopters iets worden gezegd over het effectgebied. Er zijn namelijk alleen effecten te verwachten (en dus risico's) ter hoogte van vliegroutes van de RPAS met een ongevalgebied.

Met de formule uit de Handleiding risicoberekeningen luchthavens van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (namens het ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport) kan vastgesteld worden dat het ongevalgebied 330 m² (een cirkel met een straal van ongeveer 10 m) is. Doordat er een afstand van 150 meter tot de grens van het luchthavengebied wordt aangehouden waarbinnen niet gevolgen mag worden, blijft het effectgebied ruim binnen de contouren van het luchthavengebied.

Om inzicht te geven in de te verwachten effecten van het beoogde gebruik van de luchthaven, heeft het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum indicatieve geluidmetingen uitgevoerd in opdracht van de gemeente Katwijk. Ook dit rapport met als titel "RPAS vluchten op voormalig vliegveld Valkenburg" (d.d. juni 2017, kenmerk NLR-CR-2017-191-V-2) geeft onvoldoende inzicht. Het rapport gaat over RPAS in gewichtsklasse tot 25 kg. Wel geeft het rapport enigszins inzicht in de geluidimpact van een vliegende RPAS. Het rapport concludeert dat het equivalente geluidniveau (LAeq), van een vliegende RPAS, niet waarneembaar is op de meetpunten met een afstand van ongeveer 350 en 700 meter vanaf de RPAS.

Om inzicht te krijgen in het effect van de zwaardere categorie drones, met een maximum startgewicht van 150 kg, is een vergelijking gemaakt met paramotorvliegtuigen. In 2015 zijn paramotors vrijgesteld van het verbod om buiten een luchthaven te starten (vrijgesteld van een luchthavenregeling), vanwege de relatief beperkte impact op de omgeving. Hiervoor moeten ze, uit het oogpunt van openbare orde en veiligheid, wel beschikken over een verklaring van geen bezwaar van de betreffende burgemeester.

Op basis van de vergelijking tussen drones 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.

- Nieuw beoordelingskader RPAS

In het Algemeen Overleg (AO) in de Tweede Kamer van 3 september 2015 is het belang van de aanwezigheid van meer experimenteerruimte op testlocaties voor test- of experimentele vluchten met RPAS onderkend. Dit is in het regeerakkoord 2017 nogmaals bevestigd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voornemens het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit vluchtuitvoering te wijzigen in verband met het faciliteren van experimenten en testen met RPAS op testlocaties.

De aanpassing van de regelgeving beoogt een veilige en laagdrempelige aanpak te creëren voor het uitvoeren van testen en experimenten met RPAS.

Kern van de beoogde wijziging is dat, wanneer een luchthaven alleen wordt gebruikt voor het testen van RPAS, kan worden volstaan met de aanvraag van een luchthavenregeling bij de provincie. Inhoudelijke onderbouwing hiervoor wordt o.a. gegeven in het rapport “Milieueffecten van testfaciliteit van drones”, d.d. juli 2017 (met rapportnummer NLR-CR-2017-180). In dit rapport wordt aangegeven dat van de milieu-impact van RPAS en als afgeleide daarvan de milieu-impact van testfaciliteiten, nog niet veel bekend is. Om die reden is in deze studie verkend wat de eerstkomende jaren de maximale omvang van die impact kan zijn.

Omdat ook dit een verkennend rapport is, 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. Zo kan er van worden uitgegaan dat er 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, wordt binnen drie maanden na inwerkingtreding van deze luchthavenregeling aan de provincie een rapport verzonden. In dit rapport wordt de monitoringsopzet en -uitvoer omschreven. Binnen 2 jaar na inwerkingtreding worden aan de provincie de resultaten gestuurd 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.

De hierboven beschreven inhoudelijke motivering en aanstaande verandering in de wetgeving houdt in dat voor onderhavige luchthaven het vaststellen van een luchthavenregeling volstaat.

EINDCONCLUSIE

Het vaststellen van deze luchthavenregeling is niet strijdig met de geldende wet- en regelgeving en met het bepaalde in de Visie Ruimte en Mobiliteit.

ZIENSWIJZEN

Binnen 6 weken na de dag waarop de ontwerpbeschikking ter inzage is gelegd, kan een ieder, ingevolge artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht, daarover zienswijzen inbrengen bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, p/a DCMR Milieudienst, Postbus 843, 3100 AV Schiedam, t.a.v. de heer R. Snijder, onder vermelden van: Zienswijze luchthavenregeling RPAS voormalig Vliegveld Valkenburg. Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zal een definitief besluit worden genomen. Daartegen kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Geen beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen naar voren heeft gebracht.

Reacties op zienswijze

Ter voorbereiding op de vaststelling van de luchthavenregeling hebben wij afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. In verband daarmee heeft het ontwerp van de luchthavenregeling van 1 februari 2018 tot en met 14 maart 2018 ter inzage gelegen bij:

- de gemeente Katwijk, Publieksbalie, Koningin Julianalaan 3 te Katwijk;*
- de gemeente Wassenaar, Klant Contact Centrum, Johan de Wittstraat 45 te Wassenaar;*
- de DCMR Milieudienst Rijnmond, Parallelweg 1 te Schiedam.*

In het kader van de hierboven genoemde procedure is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen over het ontwerp van de luchthavenregeling in te dienen. Er is één reactie op het ontwerp van de luchthavenregeling ontvangen. Deze is schriftelijk ingediend.

Zienswijze gemeente Katwijk

Op 7 maart 2018 is de zienswijze ontvangen van de gemeente Katwijk. De gemeente is van mening dat het onduidelijk geformuleerd is hoe de testzone zich verhoudt tot het luchthavengebied en de bufferzones. Hierdoor kan er onduidelijkheid ontstaan binnen welke zone er getest mag worden. Om de onduidelijkheid weg te nemen wordt voorgesteld om in artikel 1 van de luchthavenregeling de definities van de testzone en luchthavengebied op te nemen. Verder wordt een suggestie gedaan om schematisch de verhouding tussen de testzone, het luchthavengebied en de bufferzones te visualiseren.

Reactie:

Om misverstanden te voorkomen zullen wij uw aanbevelingen overnemen in de luchthavenregeling.

Procedurevergadering van de Statencommissie Ruimte en Leefomgeving

Op 7 maart 2018 is de luchthavenregeling RPAS testcentrum Valkenburg besproken in de procedurevergadering van de Statencommissie Ruimte en Leefomgeving met als voorstel deze ter kennisname aan te nemen. De PvdA had echter een vraag over de bescherming van de nieuwe woningen tegen hinder van RPAS (drones). In de luchthavenregeling staan hierover namelijk geen afstanden genoemd. In de vergadering geven andere partijen aan dat bescherming van de nieuwe woningen tegen hinder, via de luchthavenregeling, wenselijk is.

Reactie:

De luchthavenregeling heeft betrekking op de korte termijn en is 5 jaar geldig. In de luchthavenregeling is een monitoringverplichting opgenomen. Zo kunnen we de komende 5 jaar leren wat de invloedssfeer is van het RPAS testcentrum en of dit kan samengaan met andere functies zoals de nieuwe woningbouw. Daarnaast is een flexibele testzone opgenomen om de mogelijkheid te creëren om binnen het luchthavengebied te variëren om zo de overlast voor bijvoorbeeld natuur zo veel als mogelijk te voorkomen. Omdat het mogelijk is dat aan het eind van de looptijd van de luchthavenregeling de eerste woningen gerealiseerd zullen zijn, is het goed om afstandscriteria tot de nieuwe woningbouw in de luchthavenregeling op te nemen. Om hinder te voorkomen bij de nieuw te bouwen woningen zullen we in de luchthavenregeling een minimaal te houden afstand opnemen.

De volgende wijzigingen (aanvullingen) ten opzichte van de ontwerp-luchthavenregeling zijn aangebracht:

<i>Artikel 1</i>	<i>Testzone: door grondeigenaar flexibel aan te wijzen gebied van 500-500 meter inclusief veiligheidszone conform Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen. Luchthavengebied: Het terrein zoals aangeduid in bijlage 1.</i>
------------------	---

<i>Artikel 6, lid 2</i>	<i>Vluchten blijven ook op een afstand van 150 meter van nieuw gebouwde woningen.</i>
-------------------------	---

<i>Bijlage 2</i>	<i>Verhouding luchthavengebied, testzone en veiligheidszone</i>
------------------	---

BEROEP

Gelet op het bepaalde in de artikelen 8:1, 8:6, lid 1, 7:1, aanhef en onder d Awb en artikel 2 van Bijlage 2 bij de Algemene wet bestuursrecht, gelezen in samenhang met artikel 6:7 Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden tegen dit besluit gedurende zes weken vanaf de dag na de dag waarop de luchthavenregeling is gepubliceerd, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Als tegen dit besluit beroep wordt ingesteld kan een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening worden ingediend (artikel 8:81 Algemene wet bestuursrecht). Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

3. BIJLAGEN:

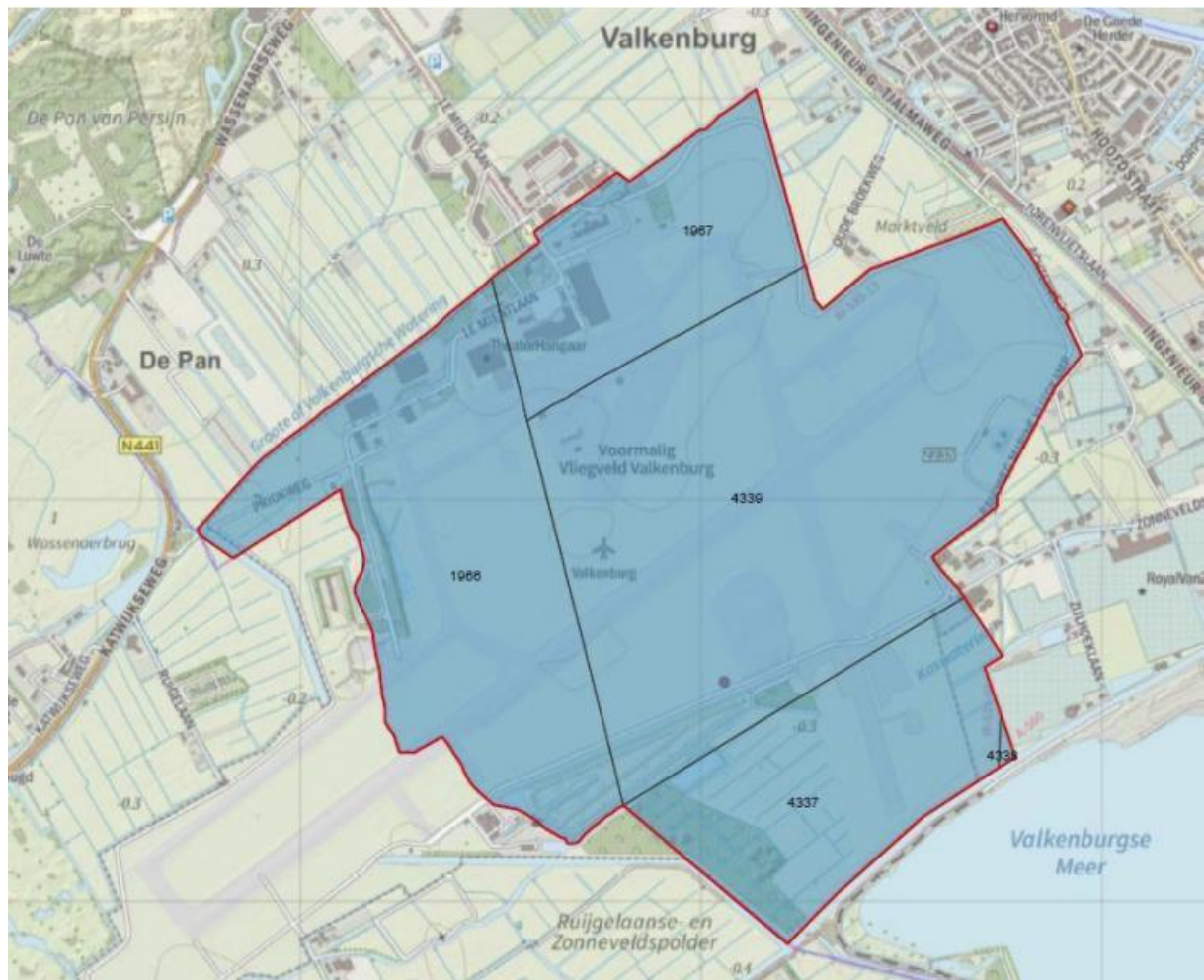
Bijlage 1 - Luchthavengebied

Bijlage 2 - Verhouding luchthavengebied, testzone en veiligheidszone

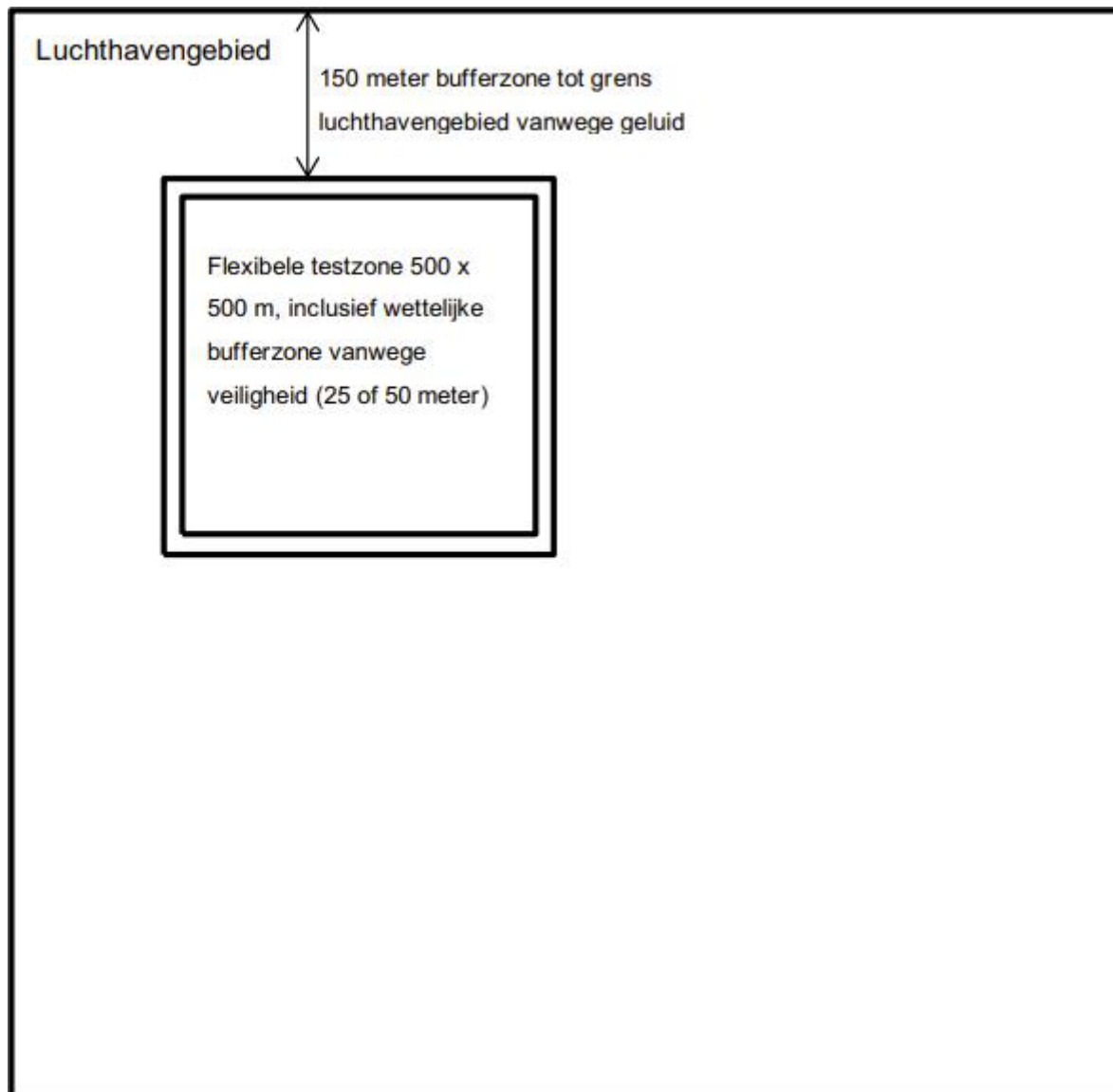
Het originele exemplaar van deze luchthavenregeling wordt verzonden aan de exploitant en een afschrift ervan aan:

- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Katwijk, Postbus 589, 2220 AN Katwijk ZH;*
- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wassenaar, Postbus 499, 2240 AL Wassenaar;*
- Inspectie Leefomgeving en Transport, Postbus 16191, 2500 BD Den Haag;*
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, Directie Luchtvaartinspectie, Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp;*
- Luchtverkeersleiding Nederland, Secretariaat MS/PRO, Postbus 75200, 1117 ZT Schiphol Airport;*
- ANWB Medical Air Assistance B.V., t.a.v. Hoofd Vliegdienst, Emoeweg 16, 8218 PC Lelystad;*
- De Nationale Politie, Postbus 100, 3970 AC Driebergen;*
- Air Operations Control Station Nieuw-Milligen (AOCS NM) CMILATCC, Postbus 52, 3886 ZH Garderen;*
- CLSK/Afdeling Missie Ondersteuning, t.a.v. HBMLVL, Postbus 8762, 4820 BB Breda;*
- Commando Zeestrijdkrachten, MARSITCEN, Stafbureau Luchtvaartoperaties, Postbus 10000, 1780 CA Den Helder.*

Bijlage 1 Kaart luchthavengebied



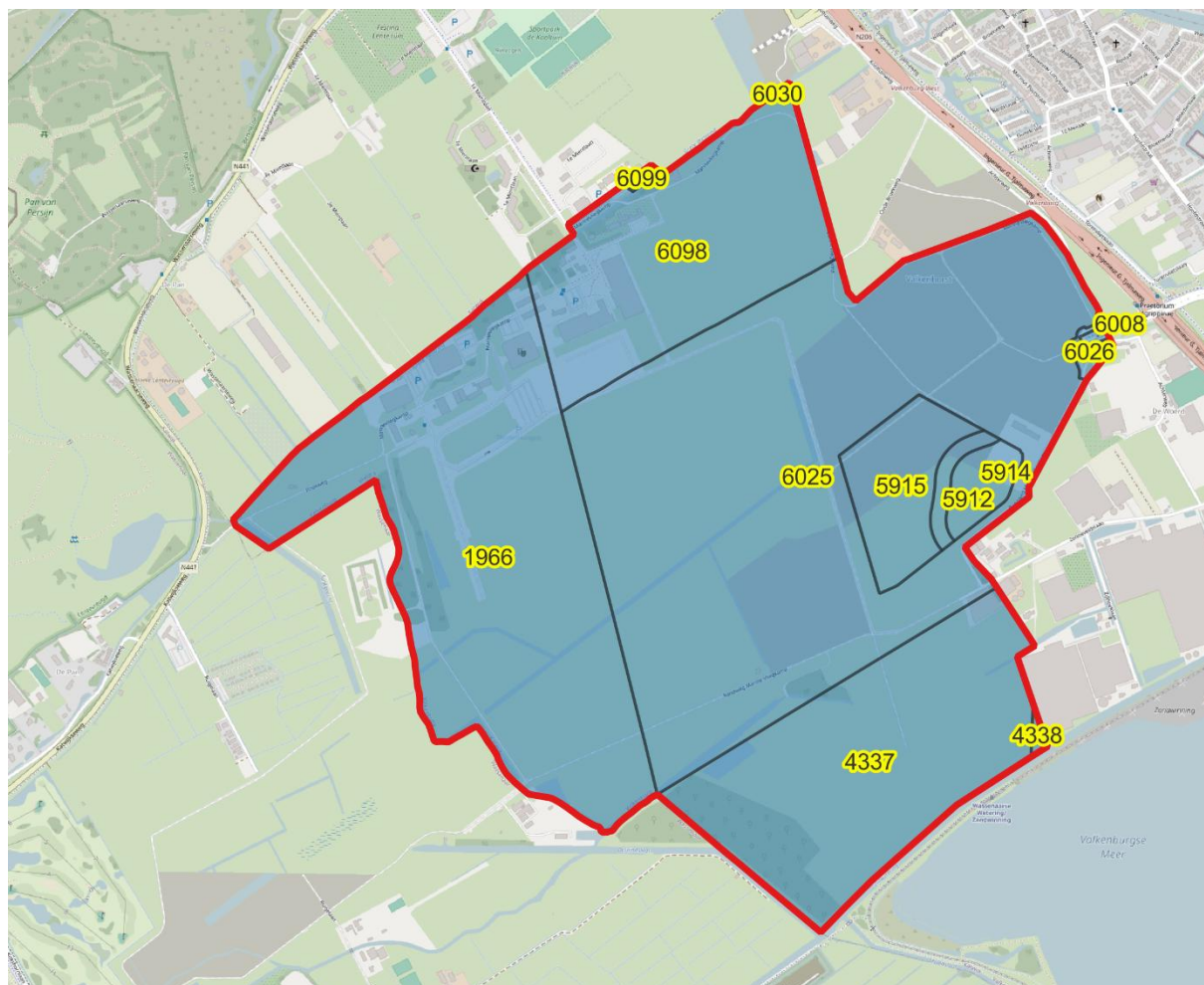
Bijlage 2 Verhouding luchthavengebied, testzone en veiligheidszone



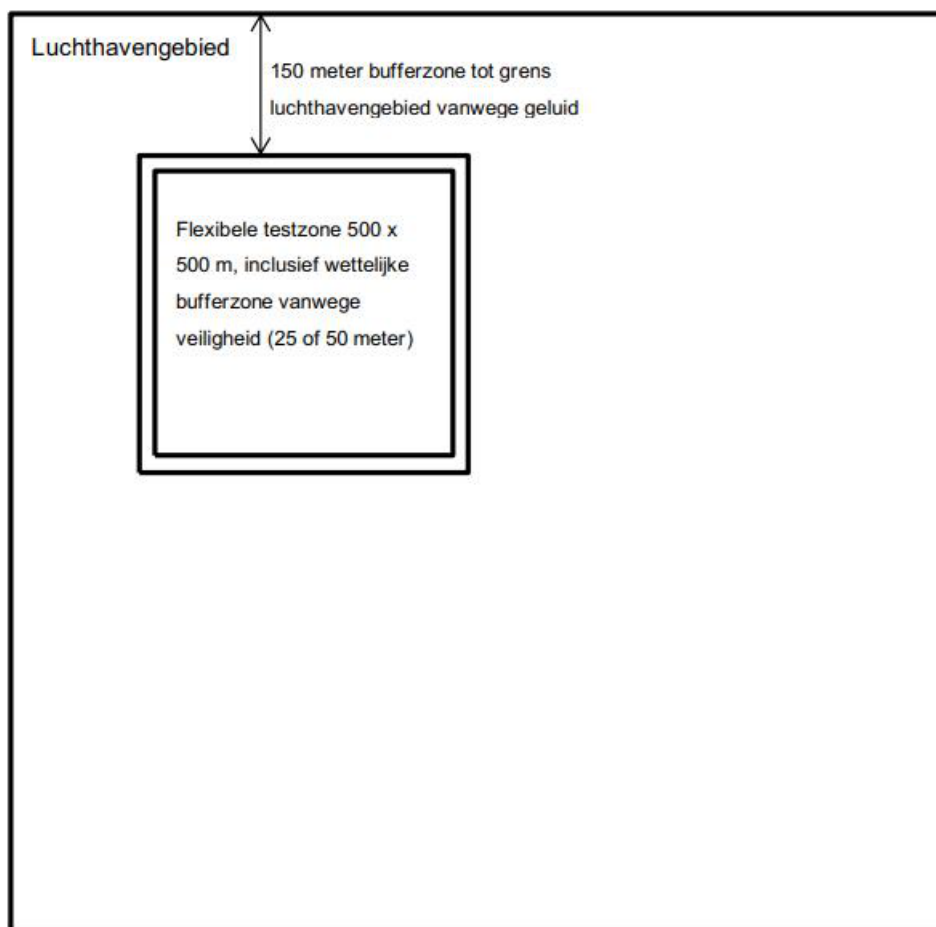
Het gehele voormalige vliegveld (voor zover het op grondgebied van Katwijk ligt) wordt aangewezen als luchthavengebied voor RPAS. Daarbinnen wordt een flexibel testzone aangewezen. Deze testzone blijft op 150 meter afstand van de grens van het luchthavengebied. Binnen de testzone bevindt zich nog een bufferzone vanwege veiligheid.

”

Bijlage II Kaart luchthavengebied 2025



Bijlage III Verhouding luchthavengebied, testzone en veiligheidszone 2025



Het gehele voormalige vliegveld (voor zover het op grondgebied van Katwijk ligt) zoals aangewezen als luchthavengebied voor RPAS in 2018. Daarbinnen wordt een flexibel testzone aangewezen. Deze testzone blijft op 150 meter afstand van de grens van het luchthavengebied. Binnen de testzone bevindt zich nog een bufferzone vanwege veiligheid.