

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort:

Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort:

Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde
belast met

behandeling: B.L.L. van der Velde

Vergadering PS: 25 oktober 2019

Nr:

Agenda nr:

Vergadering GS: 17 september 2019

Nr: 19422782

Onderwerp: Luchthavenregeling De Smitsschorre (zweefvliegveld Axel)

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Op 27 november 2016 is door de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub, de exploitant van luchthaven De Smitsschorre (Zweefvliegveld Axel) een aanvraag ingediend om 15 dagen per jaar gebruik te kunnen maken van een sleepvliegtuig. Dit was nog voordat het besluit op grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (hierna te noemen SIGNAL) was omgezet in een luchthavenregeling.

Door wijziging van artikel 8.64 Wet luchtvaart op 30 augustus 2017 worden luchthavenregelingen vastgesteld door gedeputeerde staten. Echter, overgangsrecht bepaald dat aanvragen ingediend vóór 30 augustus 2017 overeenkomstig het oude recht moeten worden behandeld. Derhalve wordt onderhavige luchthavenregeling bij verordening vastgesteld door provinciale staten.

In de ontwerp luchthavenregeling is, naast de wettelijke omzetting, tevens het aangevraagde gebruik van sleepvliegtuigen op De Smitsschorre opgenomen. Daarbij is rekening gehouden met het provinciaal beleid. Voorgesteld wordt om:

het gebruiksjaar vast te stellen;

het gebruik van zweefstoellen en gemotoriseerde luchtvaartuigen op te nemen;

toe te staan dat de luchthaven uitsluitend gebruikt mag worden voor het landen en opstijgen met een sleepvliegtuig op maximaal 15 dagen per gebruiksjaar met een maximum van 40 starts en 40 landingen per dag;

toe te staan dat op de luchthaven starts mogen worden uitgevoerd met Touring Motor Gliders met een maximum van 150 starts en 150 landingen per gebruiksjaar;

toe te staan dat de luchthaven binnen de daglichtperiode wordt gebruikt;

het luchthavengebied op te nemen;

een registratie- en rapportageverplichting op te nemen.

Wat willen we bereiken?

Vaststellen van de Luchthavenregeling De Smitsschorre (Zweefvliegveld Axel).

Toelichting

Op 1 november 2009 is de *Wijzigingswet Wet Luchtvaart Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens* (RBML) in werking getreden. De RBML regelt de decentralisatie van bepaalde taken en bevoegdheden in het kader van de burgerluchtvaart van Rijk naar provincies. Voor de provincie Zeeland geldt, door het ontbreken van luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, dat de provincie bevoegd gezag is voor alle luchthaventerreinen.

In artikel 8.1a van de Wet luchtvaart is bepaald dat het verboden is om:

- met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven
- een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt.

Een luchthavenbesluit is een verordening die door provinciale staten wordt vastgesteld. Een luchthavenregeling is een besluit welke wordt vastgesteld door gedeputeerde staten.

Tot 30 augustus 2017 betrof de luchthavenregeling een verordening die vastgesteld werd door provinciale staten. Vanaf genoemde datum is artikel 8.64 van de Wet luchtvaart gewijzigd waardoor luchthavenregelingen als besluit worden vastgesteld door gedeputeerde staten. In artikel IV van de Verzamelwet I & M 2017 is overgangsrecht opgenomen voor aanvragen die voorafgaand aan 30 augustus 2017 zijn ingediend.

Omdat onderhavige aanvraag is ingediend op 27 november 2016 dient deze aanvraag overeenkomstig het oude recht te worden behandeld en wordt derhalve de luchthavenregeling bij verordening vastgesteld door provinciale staten.

Overeenkomstig het tweede lid van artikel IV van de Verzamelwet I & M 2017 wordt na vaststelling van deze verordening de luchthavenregeling aangemerkt als besluit van gedeputeerde staten.

De RBML bepaalt dat een besluit op grond van het *Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen* (hierna te noemen **BIGNAL**) geldig blijft tot aan het moment dat een luchthavenbesluit of luchthavenregeling in werking is getreden. Van de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub, exploitant van De Smitsschorre is op 27 november 2016 een aanvraag binnengekomen om 15 dagen per jaar gebruik te kunnen maken van een sleepvliegtuig. Dit was nog voordat het besluit op grond van het **BIGNAL** was omgezet in een luchthavenregeling.

In de ontwerp luchthavenregeling wordt een besluit genomen op de aanvraag. Daarnaast vindt toetsing aan de Wet luchtvaart, aanverwante besluiten en regelingen en het provinciaal beleid met betrekking tot luchtvaart plaats. Over de concept-ontwerp luchthavenregeling is overleg gevoerd met de gemeente binnen het beperkingengebied (Terneuzen).

Hieronder wordt kort ingegaan op een aantal onderdelen van de ontwerp luchthavenregeling en de eventuele keuzes die bij het opstellen van het besluit moeten worden gemaakt. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de toelichting bij het besluit.

1. Omzetting besluit BIGNAL huidige vergunde situatie

De in het **BIGNAL** opgenomen activiteiten zijn onverkort overgenomen in de luchthavenregeling. De huidige vergunde activiteiten van De Smitsschorre passen binnen de mogelijkheden van het provinciaal beleid.

2. Aanvraag

De aangevraagde activiteiten hebben betrekking op het 15 dagen per jaar (maximaal 1200 vliegbewegingen) mogen vliegen met een sleepvliegtuig voor het opslepen van zweefvliegtuigen. Uit de bij de aanvraag gevoegde berekeningen blijkt dat zowel de geluidscontouren als de plaatsgebonden risicocontouren zich geheel binnen het luchthavengebied bevinden. Dit betekent dat er geen verplichting bestaat tot het vaststellen van een luchthavenbesluit maar dat kan worden volstaan met het vaststellen van een luchthavenregeling.

3. Provinciaal beleid

Door de in de aanvraag opgenomen sleepvliegtuigen treedt er een structurele toename van het geluid op ten opzichte van de situatie/activiteiten waarvoor het besluit op grond van het **BIGNAL** geldt. De Smitsschorre bevindt zich geheel binnen de geluidszone van het motorcrossterrein Axel en voldoet daarmee aan de uitzondering genoemd in het provinciale beleid dat in dergelijke situaties wel een toename van geluid mogelijk is. Aanvullend wordt opgemerkt dat, hoewel er formeel sprake is van een toename van geluid, er voor omwonenden feitelijk geen wijziging in de al jaren bestaande situatie optreedt. De mogelijkheid om te vliegen met behulp van sleepvliegtuigen was voorheen ook mogelijk en aanwezig door de jaarlijkse ontheffing op grond van artikel 14 van de Luchtvaartwet.

4. Maximum aantal vliegbewegingen

Na overleg met de betrokken gemeente wordt voorgesteld om in de ontwerp luchthavenregeling het maximaal aantal starts en landingen met Touring Motor Gliders op de luchthaven per gebruiksjaar op te nemen.

5. Toezicht en handhaving

Op grond van het gestelde in artikel 8.65 juncto artikel 8.54 tweede lid van de Wet luchtvaart, kunnen in de luchthavenregeling afwijkende bepalingen worden opgenomen m.b.t. de in de Regeling burgerluchthavens opgenomen rapportageverplichtingen. In deze luchthavenregeling hebben wij een minder vergaande registratie en rapportage verplichting opgenomen dan in de Regeling burgerluchthavens is beschreven, omdat in de luchthavenregeling geen grenswaarden voor geluid en geen grenswaarden of regels met betrekking tot het externe veiligheidsrisico zijn opgenomen.

6. Procedure/inspraak

Gedeputeerde staten hebben de ontwerp Luchthavenregeling De Smitsschorre voorbereid en ten behoeve van de inspraak op 4 juni 2019 vastgesteld. Genoemde ontwerpverordening heeft van 5 juni tot en met 17 juli 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingebracht.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Nadat Provinciale Staten de luchthavenregeling hebben vastgesteld geven de resultaten van toezicht en handhaving van de in het besluit opgenomen voorwaarden daarover duidelijkheid.

Wat doen we daarvoor?

Uitvoeren van onze wettelijke taken van toezicht en handhaving.

Wat zijn de klimaateffecten?

Geen. De al jaren op de luchthaven uitgevoerde activiteiten wijzigen door het vaststellen van de luchthavenregeling niet.

Wat mag het kosten?

Naast de normale taken bij toezicht en handhaving zijn er geen extra kosten voorzien.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op (kostensoort)

n.v.t.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp besluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.

Ontwerp Besluit

Besluit van provinciale staten van Zeeland van 25 oktober 2019, houdende vaststelling van de verordening Luchthavenregeling De Smitsschorre

Provinciale staten van Zeeland:

- gelezen de aanvraag d.d. 27 november 2016 van de exploitant, Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub (EZAC);
- gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van 17 september 2019, nr 1942275;
- gelet op artikel 8.64 eerste lid van de Wet luchtvaart, artikel XV van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) en artikel IV van de Verzamelwet I & M 2017;

Besluiten vast te stellen de **Verordening Luchthavenregeling De Smitsschorre**

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepaling

In deze verordening wordt verstaan onder:

Wet: Wet luchtvaart

Sleepvliegtuig: een vliegtuig dat wordt gebruikt ten behoeve van het slepen van een zweefvliegtuig.

Exploitant: de houder van de luchthavenregeling

Hoofdstuk 2 Luchthaven

Artikel 2 Exploitant

1. De exploitant van de luchthaven als bedoeld in artikel 3 is Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub (EZAC) danwel diens rechtsopvolger.
2. In geval van rechtsopvolging meldt de exploitant de wijzingen die gepaard gaan met deze rechtsopvolging ten minste 1 maand voordien aan het bevoegd gezag.

Artikel 3 Locatieaanduiding

Deze verordening is van toepassing op de luchthaven De Smitsschorre gelegen aan de Justaasweg 5, 4571 NB te Axel, gemeente Terneuzen waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in bijlage 1.

Artikel 4 Baanaanduiding

Op de luchthaven ligt een onverharde start- en landingsbaan in de geografische richting 51°15'20"N 003°53'29"O. De begrenzing van het luchthaventerrein en de locatie van de baan zijn aangegeven op de kaart in bijlage 2.

Hoofdstuk 3 Regels voor het luchthavenluchtverkeer

Artikel 5 Gebruiksjaar

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

Artikel 6 Luchthavenverkeer

1. De luchthaven mag uitsluitend worden gebruikt door zweef toestellen en Touring Motor Gliders (TMG's)
2. In afwijking van het eerste lid is het toegestaan om op maximaal 15 dagen per gebruiksjaar met een sleepvliegtuig te landen en op te stijgen op de luchthaven met een maximum van 40 starts en 40 landingen per dag.
3. Op de luchthaven mogen starts worden uitgevoerd met Touring Motor Gliders (TMG's), met een maximum van 150 starts en 150 landingen per gebruiksjaar.
4. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats binnen de daglichtperiode zoals aangegeven in het Besluit luchtverkeer 2014.

Hoofdstuk 4 Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 7 Luchthavengebied

Het luchthavengebied zoals bedoeld in artikel 8:64 vierde lid van de wet is vastgesteld, zoals opgenomen in bijlage 2.

Hoofdstuk 5 Registratie- en rapportageverplichting

Artikel 8 Registratie en rapportage

Binnen een maand na het einde van elk kwartaal dient de exploitant van de luchthaven een rapportage over het gebruik van de luchthaven door luchtvaartuigen zoals genoemd in artikel 6 tweede en derde lid aan gedeputeerde staten van Zeeland te zenden. De rapportage bevat ten minste de volgende informatie:

- type luchtvaartuig en;
- datum en tijdstip van start en/of landing.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 9 Citeerbepaling

Deze verordening wordt aangehaald als "Luchthavenregeling De Smitsschorre".

Artikel 10 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

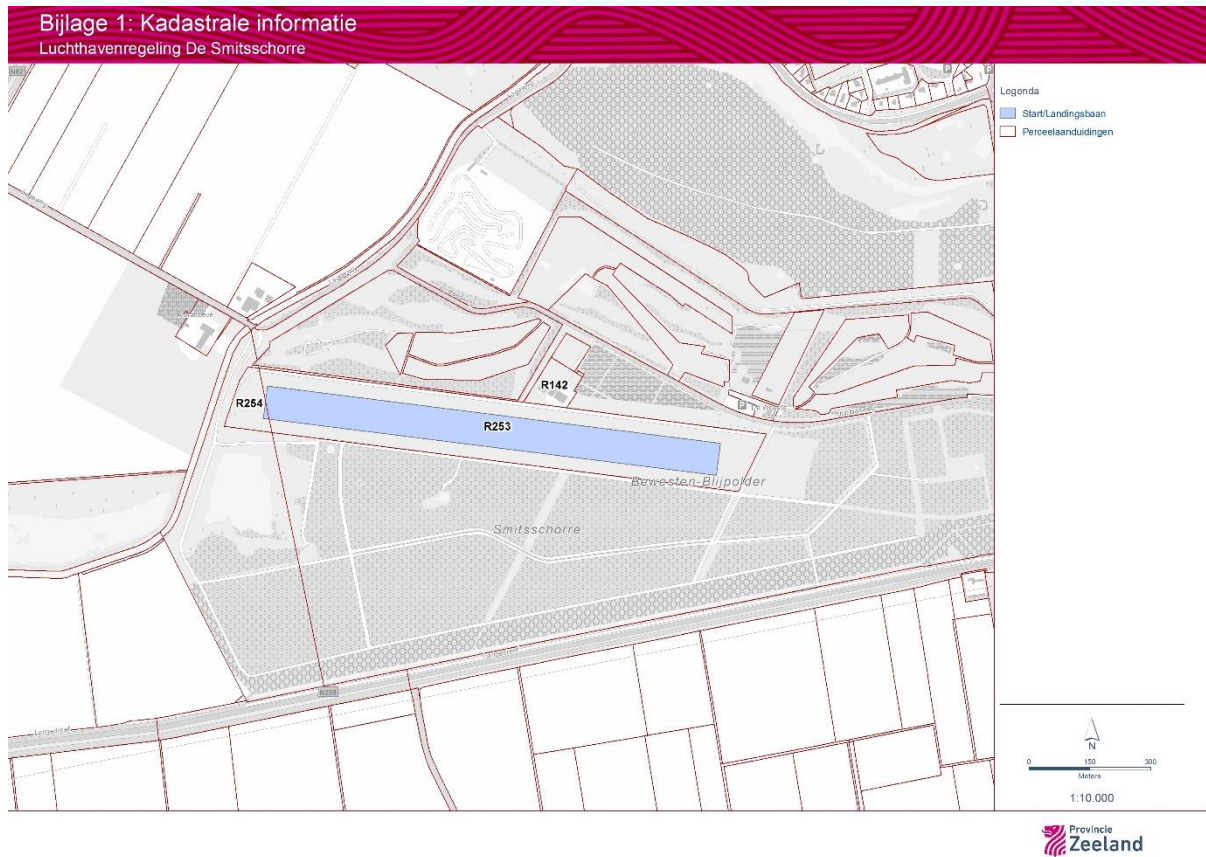
Aldus vastgesteld in de vergadering van provinciale staten van 25 oktober 2019.

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

Drs. F.J. van Houwelingen MPA, griffier

Bijlagen

Bijlage 1: Kadastrale informatie zoals bedoeld in artikel 3



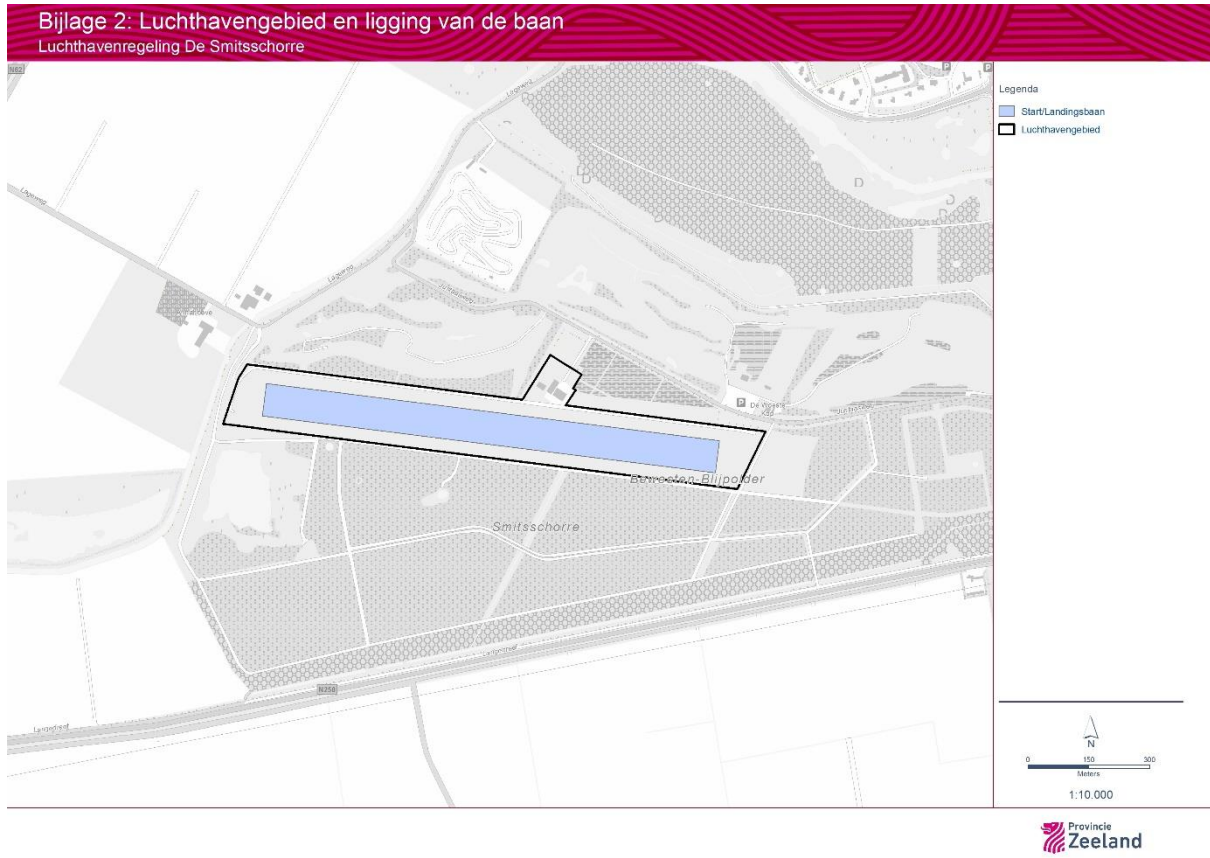
Tot de luchthaven behorende kadastrale percelen:

Gemeente Axel sectie R nummer 142

Gemeente Axel sectie R nummer 263

Gemeente Axel sectie R nummer 264

Bijlage 2: Luchthavengebied en ligging van de baan zoals bedoeld in artikel 4



Toelichting Luchthavenregeling De Smitsschorre

1. Algemeen

Op 1 november 2009 is in de Wijzigingswet Wet Luchtvaart Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) in werking getreden. De RBML regelt de decentralisatie van bepaalde taken en bevoegdheden in het kader van de burgerluchtvaart van Rijk naar provincies. Hierdoor zijn de provincies voor alle luchthaventerreinen, met uitzondering van de luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, bevoegd gezag (vergunningverlening en handhaving met betrekking tot de milieugebruiksruimte en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving) geworden. Voor de provincie Zeeland geldt, door het ontbreken van luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, dat de provincie bevoegd gezag is voor alle luchthaventerreinen. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid (interne veiligheid en beveiliging van de luchthaven) en beheer en gebruik van het luchtruim. Zodra een luchtvaartuig los is van de grond houdt de bevoegdheid van de provincie op. Dit betekent dat de provincie geen of alleen indirecte invloed kan uitoefenen op de wijze waarop een luchtvaartuig zich in de lucht gedraagt.

In artikel 8.1a van de Wet luchtvaart is bepaald dat het verboden is om:

- met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven
- een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt.

Een luchthavenbesluit is een verordening die door provinciale staten wordt vastgesteld. Een luchthavenregeling is een besluit welke wordt vastgesteld door gedeputeerde staten.

Tot 30 augustus 2017 betrof de luchthavenregeling een verordening die vastgesteld werd door provinciale staten. Vanaf genoemde datum is artikel 8.64 van de Wet luchtvaart gewijzigd waardoor luchthavenregelingen als besluit worden vastgesteld door gedeputeerde staten. In artikel IV van de Verzamelwet I & M 2017 is overgangsrecht opgenomen voor aanvragen die voorafgaand aan 30 augustus 2017 zijn ingediend. Omdat onderhavige aanvraag is ingediend op 27 november 2016 dient deze aanvraag overeenkomstig het oude recht te worden behandeld en wordt derhalve de luchthavenregeling bij verordening vastgesteld door provinciale staten.

Overeenkomstig het tweede lid van artikel IV van de Verzamelwet I & M 2017 wordt na vaststelling van deze verordening de luchthavenregeling aangemerkt als besluit van gedeputeerde staten.

Het vaststellen van een luchthavenbesluit is verplicht voor alle luchthaventerreinen waarvan de milieugevolgen (de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour en/of de 10^{-6} plaatsgebonden risico contour) buiten het luchthaventerrein liggen en ruimtelijke consequenties voor de omgeving van de luchthaven hebben.

Voor alle luchthaventerreinen waarbij geen milieueffecten buiten het luchthaventerrein optreden geldt de verplichting tot het vaststellen van een luchthavenregeling.

2. Wettelijk kader

De RBML bepaalt dat een besluit op grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (hierna te noemen BIGNAL) geldig blijft tot aan het moment dat een luchthavenbesluit of – regeling in werking is getreden. In dit geval heeft de exploitant besloten een aanvraag in te dienen om 15 dagen per jaar gebruik te kunnen maken van een sleepvliegtuig voordat het besluit op grond van het BIGNAL was omgezet in een luchthavenregeling/-besluit. In de luchthavenregeling worden nu zowel de op basis het BIGNAL toegestane activiteiten als de aangevraagde activiteiten getoetst aan de Wet luchtvaart, aanverwante besluiten en regelingen en het provinciaal beleid met betrekking tot luchtvaart. Uit deze toetsing moet ook blijken of voor De Smitsschorre een luchthavenregeling of een luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Wanneer de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour en/of de 56 L_{den} geluidscontour buiten het luchthavengebied valt is een luchthavenbesluit nodig. Vallen deze contouren binnen het luchthavengebied, dan kan volstaan worden met een luchthavenregeling.

3. Rijksbeleid

Het landelijk beleid is gericht op luchthavens van internationaal en nationaal belang. Het rijk heeft geen beleid vastgelegd gericht op regionale luchthavens waar ook De Smitsschorre onder valt.

4. Provinciaal beleid

4.1. Luchtvaart

In het Omgevingsplan Zeeland 2018 is hierover onder meer opgenomen dat de provincie streeft naar behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen en de binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen.

Over het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in het Omgevingsplan Zeeland 2018 aangegeven dat dit alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied, tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). In geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) dient nader afgewogen te worden in hoeverre hiervan kan worden afgeweken.

In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit) en besluiten van Gedeputeerde Staten (luchthavenregeling)) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd.

4.2. Externe Veiligheid

De provincie heeft geen beleid met betrekking tot externe veiligheid (plaatsgebonden risico) voor luchthavens.

5. Huidige vergunde en aangevraagde situatie

5.1. Huidige vergunde situatie

De Smitsschorre is een zweefvliegveld dat voor de inwerkingtreding van de RBML met toepassing van het BIGNAL in werking was. De toenmalige Rijksluchtvaartdienst (RLD) heeft bij verklaring met kenmerk LI/LT/00.180023 verklaart dat Zweefvliegveld Axel voldoet aan de eisen uit BIGNAL. Op grond van deze verklaring is toegestaan het terrein te gebruiken voor:

- zweefvliegtuigen die met een lier naar boven worden getrokken (oplieren)
- ten hoogste 5 motorzweefvliegtuigen

De verklaring heeft betrekking op het zweefvliegen met een lier en met motorzweefvliegtuigen worden Touring Motor Gliders bedoeld. De genoemde verklaring werd op een bepaald moment niet meer afgegeven maar de RLD heeft per brief van 6 februari 2001 met kenmerk NLA/Infra/01.540068 aangegeven dat het gebruik van zweefvliegtuigen en 5 motorzweefvliegtuigen met toepassing van het BIGNAL op De Smitsschorre is toegestaan. Deze onder het BIGNAL toegestane activiteiten worden met toepassing van artikel XV van de Wijzigingswet Wet luchtvaart ongewijzigd in deze luchthavenregeling opgenomen.

5.2. Aangevraagde situatie

Van de exploitant van de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aeroclub is op 27 november 2016 een aanvraag ontvangen voor het maximaal 15 dagen per jaar gebruik gemaakt van een sleepvliegtuig. Het betreft een ontvankelijke aanvraag.

De aangevraagde situatie heeft betrekking op de situatie zoals het zweefvliegterrein al jaren in gebruik is. Naast het oplieren wordt voor het naar boven trekken van een zweefvliegtuig ook maximaal 15 dagen per jaar gebruik gemaakt van een sleepvliegtuig. Voor het gebruik van het sleepvliegtuig werd jaarlijks een ontheffing artikel 14 Luchtvaartwet door de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat verleend. Het betrof een ontheffing voor ten hoogste 15 dagen per kalenderjaar met één sleepvliegtuig. De laatst verleende ontheffing dateert van 18 februari 2008 en was geldig tot en met 1 mei 2009. Uit navraag bij de inspectie blijkt dat het de bedoeling is geweest deze ontheffing ambtshalve te verlengen zodat de ontheffing bij het in werking treden van RBML kan worden omgezet en dan onderdeel uitmaakt van de luchthavenregeling. Om onbekende redenen is de ontheffing van De Smitsschorre niet verlengd. Dit betekent dat het reeds lang bestaande gebruik van sleepvliegtuigen op De Smitsschorre niet met toepassing van het in de RBML opgenomen overgangsrecht kan worden omgezet. Voor het gebruik van sleepvliegtuigen heeft De Smitsschorre daarom een aanvraag ingevolge de Wet luchtvaart ingediend.

5.3. Samenhang vergunde situatie/aangevraagde situatie

Met deze luchthavenregeling wordt de omzettingsverplichting van BIGNAL naar luchthavenregeling, genoemd in paragraaf 2.1 en het besluit op de aanvraag genoemd, in paragraaf 2.2 geformaliseerd. Daarnaast vindt toetsing aan het provinciaal beleid plaats.

Zoals eerder aangegeven blijft het Rijk verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer van het luchtruim. In de wet is daarom opgenomen dat een luchthavenregeling niet eerder in werking treedt dan nadat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchtvaartverkeer is gewaarborgd.

6. Milieueffectrapportage

De aangevraagde activiteiten zijn niet vermeld in onderdeel C of D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Nu deze situatie zich niet voordoet is er geen m.e.r.-plicht en ook geen m.e.r.-beoordelings- plicht.

7. Procedure

Ingevolge artikel 8.48 Wet luchtvaart is op de voorbereiding van een luchthavenregeling of op de voorbereiding van een wijziging van een luchthavenregeling afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent dat met toepassing van artikel 3 Luchtvaartverordening Zeeland gedeputeerde staten een ontwerp luchthavenregeling opstellen. Ingevolge artikel 3, vierde lid van de Luchtvaartverordening Zeeland plegen gedeputeerde staten met burgemeester en wethouders van de gemeente(n) op wiens grondgebied de luchthaven en/of het bij de luchthaven behorende beperkingengebied is gelegen overleg over het voorstel van de ontwerp luchthavenregeling. Gelet hierop heeft met de gemeente Terneuzen overleg plaatsgevonden door middel van het per brief van 18 juli 2017 toezenden van het ontwerpvoorstel. Gevraagd is hierop uiterlijk 7 augustus 2017 inhoudelijk te reageren dan wel te verzoeken een overleg hierover te houden. De gemeente Terneuzen heeft de volgende reactie gegeven (*in cursief staan de antwoorden*)

- Eerder werd door de RLD op grond van het BIGNAL toestemming verleend om met 5 motorzweefvliegen te vliegen. In de nieuwe luchtvaartregeling is er voor gekozen om niet langer het aantal TMG's te limiteren maar het aantal keren dat TMG's mogen starten en landen. Komt dit nu min of meer overeen met het huidige gebruik?

Het huidige gebruik past binnen de nu opgenomen bewegingen per jaar.

- In het eerste zinsgedeelte van artikel 6 lid 3 wordt enkel gesproken over starts, en in het tweede gedeelte over starts **en landingen**. Je zou dit artikel als volgt kunnen wijzigen:
"Op de luchthaven mogen maximaal 150 starts en 150 landingen per gebruiksjaar met Touring Motor Gliders worden uitgevoerd."

De voorgestelde aanpassing is overgenomen in artikel 6, derde lid van de luchthavenregeling.

De ontwerp luchthavenregeling is bekend gemaakt op 5 juni 2019 in het Provinciaal Blad. De ontwerp luchthavenregeling heeft vanaf 5 juni 2019 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Zienswijzen over de ontwerp luchthavenregeling kunnen door een ieder naar voren worden gebracht tot en met 17 juli 2019.

Gedurende de termijn voor het inbrengen van zienswijzen zijn geen zienswijzen over de ontwerp Luchthavenregeling De Smitsschorre naar voren gebracht.

8. Inhoudelijke overwegingen

8.1. Omzetting besluit BIGNAL huidige vergunde situatie

De in het besluit BIGNAL opgenomen activiteiten zijn onverkort overgenomen in de luchthavenregeling. De huidige vergunde activiteiten van Smitsschorre passen binnen de mogelijkheden van het provinciaal beleid. Voor de toets of volstaan kan worden met een luchthavenregeling wordt verwezen naar paragraaf 8.2.

8.2. Aangevraagde activiteiten

De aangevraagde activiteiten hebben betrekking op het 15 dagen per jaar mogen vliegen met een sleepvliegtuig voor het opslepen van zweefvliegtuigen. Per dag vinden er maximaal 40 sleepstarts plaats hetgeen neer komt op maximaal 80 vliegbewegingen per dag en maximaal 1200 vliegbewegingen per jaar.

Om te kunnen beoordelen of een dergelijk aantal vliegbewegingen leidt tot milieugevolgen buiten het luchthavengebied heeft de aanvrager berekeningen naar de optredende geluidsuitstraling (48 en 56 L_{den})

contouren) en de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren (10^{-5} en 10^{-6}) uitgevoerd. Daarbij is in de berekeningen naast de starts van de sleepvliegtuigen ook rekening gehouden met TMG's. Uit deze berekeningen blijkt dat zowel de geluidscontouren als de plaatsgebonden risicocontouren zich geheel binnen het luchthavengebied bevinden.

In figuur 1 zijn het luchthavengebied en de ligging van de 48 en 56 L_{den} geluidscontouren en de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) aangeven.



Figuur 1: Ligging van het luchthavengebied, de 48 en 56 L_{den} geluidscontouren en de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6})

Dit betekent dat er geen verplichting bestaat tot het vaststellen van een luchthavenbesluit maar dat kan worden volstaan met het vaststellen van een luchthavenregeling.

Door de in de aanvraag opgenomen sleepvliegtuigen treedt er een structurele toename van het geluid op ten opzichte van de situatie/activiteiten waarvoor het besluit op grond van het BIGNAL geldt. Het provinciaal beleid staat een dergelijke toename toe als een luchthaven zich in een gebied bevindt waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn. De Smitsschorre bevindt zich geheel binnen de geluidszone van het motorcrossterrein Axel en voldoet daarmee aan de voorwaarde genoemd in het provinciale beleid. Aanvullend wordt opgemerkt dat hoewel er formeel sprake is van een toename van geluid er voor omwonenden feitelijk geen wijziging in de al jaren bestaande situatie optreedt. De sleepvliegtuigen waren voorheen ook mogelijk en aanwezig door de jaarlijkse ontheffing op grond van artikel 14 van de Luchtvaartwet.

9. Toezicht en handhaving

Gedeputeerde staten zijn het bevoegd gezag om toezicht te houden op de in de luchthavenregeling opgenomen artikelen en indien noodzakelijk handhavend op te treden. Toezicht en handhaving vindt mede plaats op basis van rapportages die door de exploitant worden aangeleverd. In de Regeling burgerluchthavens, die rechtstreeks werkend is, is bepaald wat de exploitant moet registreren en rapporteren. Op grond van het gestelde in artikel 8.65 juncto artikel 8.54 tweede lid van de Wet luchtvaart, kunnen in de luchthavenregeling afwijkende bepalingen worden opgenomen m.b.t. de in de Regeling burgerluchthavens opgenomen rapportageverplichtingen. In deze luchthavenregeling hebben wij een minder vergaande registratie en rapportage verplichting opgenomen dan in de Regeling burgerluchthavens is beschreven omdat in de luchthavenregeling geen grenswaarden voor geluid en geen grenswaarden of regels met betrekking tot externe veiligheidsrisico zijn opgenomen.

10. Artikelsgewijze toelichting (voor zover een toelichting noodzakelijk is)

Artikel 1

In dit artikel zijn een aantal definities opgenomen die niet in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd. De belangrijkste begrippen die in de luchthavenregeling en de toelichting voorkomen en in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd worden hieronder kort toegelicht. Het gaat daarbij om de volgende begrippen:

1. Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.
2. Vliegbeweging: een start of landing met een luchtvaartuig.
3. Zweefstoel: luchtvaartuig, niet zijnde een motorzweefvliegtuig, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor
4. Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven.
5. 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren: contouren ter aanduiding van eventueel in te stellen beperkingengebieden in verband met het plaatsgebonden risico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens voor zover deze contouren zich bevinden buiten het luchthaventerrein.
6. L_{den} -contouren: contouren ter aanduiding van eventueel in te stellen beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens voor zover deze contouren zich bevinden buiten het luchthaventerrein.

Artikel 2

Overeenkomstig het tweede lid van artikel IV van de Verzamelwet IenM 2017 wordt na vaststelling van deze verordening de luchthavenregeling aangemerkt als besluit van gedeputeerde staten. Dit betekent dat in dit besluit geen algemeen verbindende voorschriften zijn opgenomen. De regeling richt zich enkel tot de exploitant/aanvrager. Om die reden wordt in artikel 2 benoemd wie de exploitant is. De exploitant kan door de provincie worden aangesproken op onjuist gebruik door anderen.

Artikel 6

Dit artikel regelt welke luchtvaartuigen op de luchthaven zijn toegestaan. Hoewel De Smitsschorre een luchthaven betreft voor zweefstoelen wordt ook af en toe gebruik gemaakt van gemotoriseerde luchtvaartuigen. In dit artikel is het gebruik van deze gemotoriseerde luchtvaartuigen in tijdsduur (aantal dagen) en aantal vliegbewegingen begrenst.

Artikel 8

In dit artikel is gezien de beperkte omvang van de luchthaven een minder uitgebreide registratie en rapportageverplichting opgenomen dan in de Regeling burgerluchthavens is aangegeven. De op basis van dit artikel door de exploitant verstrekte gegevens geven echter wel een goed beeld van het gebruik van de luchthaven en bieden voldoende inzicht in het kader van toezicht en handhaving.

Artikel 10

De luchthavenregeling treedt slechts in werking indien tevens van de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik is verkregen (artikel 8.64, zesde lid juncto artikel 8.49 Wet luchtvaart) .