



Bijlage 2

Toelichting op de concept Luchthavenregeling

Planologisch kader

Provincie

In de Visie ruimte en mobiliteit is het gebied van vml. Vliegveld Valkenburg indicatief aangeduid in het beleidsbeeld ruimtelijke hoofdstructuur als een woningbouwlocatie van (boven)regionaal belang. In het bijbehorende Programma ruimte is opgenomen dat een integrale gebiedsontwikkeling van het voormalig vliegveld naar duurzame woon-, werk- en recreatiemilieus prioritair en uitgangspunt is. Het Programma geeft verder aan dat op de locatie Valkenburg maximaal 5000 woningen kunnen worden gerealiseerd, waarvan 500 in het zogenaamde topmilieu.

Conform de wens van Provinciale Staten streeft de provincie naar een kwalitatieve groene buffer om zo een passende ruimte te ontwikkelen rond de verstedelijkingsopgave. Tijdelijk gebruik van de locatie tijdens de gefaseerde ontwikkeling kan mogelijk worden gemaakt met complementaire plannen.

De Visie ruimte en mobiliteit van de provincie Zuid Holland bevat beleidskaders voor de accommodatie van luchtvaart. Sinds 2009 is de provincie het bevoegd gezag voor het verlenen van luchthavenbesluiten of –regelingen voor kleine regionale luchthavens. De bevoegdheid van de provincie reikt tot het landzijdige gebruik van luchthavens of terreinen.

Gelet op het diverse karakter van de kleine en recreatieve luchtvaart gaat de provincie bij de beoordeling uit van maatwerk en kan per initiatief een nadere afweging worden gemaakt. In beginsel wordt ruimte geboden aan kleine en recreatieve luchtvaart maar gaat terughoudend om met nieuwe initiatieven voor commerciële en bedrijfsgebonden luchtvaart. Ten aanzien van RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems, ook drones genoemd) zijn geen specifieke beleidskaders opgenomen. Bij de beoordeling wordt een integrale afweging gemaakt van het effect op natuur, beschermde diersoorten, geluid en economie.

Gemeente

De luchthavenregeling is aangevraagd voor een gebied binnen de gemeente Katwijk. Het betreft de volgende percelen:

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

Voor alle percelen geldt dat een luchthaven niet past binnen de huidige bestemming. Deze functie zal dus via een bestemmingwijziging of een 'omgevingsvergunning strijdig gebruik' mogelijk gemaakt moeten worden. De gemeente Katwijk heeft aangegeven mee te werken aan een tijdelijke



'omgevingsvergunning strijdig gebruik'. Deze wordt analoog aan de luchthavenregeling aangevraagd.

Instemming grondeigenaar (tevens de aanvrager)

Voor alle percelen geldt dat de exploitant (en aanvrager) de grondeigenaar is. Met dat de exploitant tevens grondeigenaar is, is een aparte toestemming van de grondeigenaar in dit geval niet noodzakelijk.

Luchthaven en luchtvaartgebied

De luchthavenregeling is aangevraagd voor het gebied als weergegeven in de bijlage opgenomen kaart. Binnen de luchthaven wordt een luchtvaartgebied met veiligheidszone (samen het testgebied) van maximaal 500 bij 500 meter aangewezen waarbinnen de RPAS-testen plaatsvinden.

Binnen dit testgebied wordt een veiligheidszone conform vigerende regelgeving worden aangehouden. Op basis van de 'Regeling op afstand bestuurbare luchtvaartuigen' is er een veiligheidszone van 150 meter. Deze zone is vrij van:

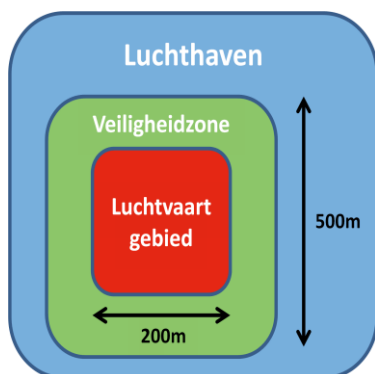
- van mensenmenigten (inclusief toekomstige bouwplaatsen);
- aaneengesloten (en toekomstige) bebouwing,
- in gebruik zijnde autosnelwegen, autowegen, of wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt.

Daarnaast ligt het vluchtgebied minimaal 50 meter horizontaal van vaartuigen, voertuigen, (in de toekomst aan te leggen) kunstwerken en spoorlijnen. Het luchtvaartgebied en de veiligheidszone liggen binnen de grenzen het luchthavengebied.

Op Valkenburg zal het testgebied flexibel worden aangewezen binnen de grenzen van de luchthaven. De locatie wisselt en is afhankelijk van de volgende aspecten:

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

Zo kan adaptief rekening worden gehouden met kwetsbare functies en nieuwe ontwikkelingen. Dit werkprincipe ziet er schematisch als volgt uit:





Luchthavenregeling zweefvliegen

De bestaande luchthavenregeling voor het zweefvliegen (oktober 2010) zal naast deze nieuwe regeling blijven bestaan. Op dit moment wordt deze niet actief uitgeoefend. Mocht dit in de toekomst veranderen dan zullen beide exploitanten over het gebruik afspraken maken. Voor beide regelingen wordt op dat moment opnieuw een 'Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim en andere terreinen' aangevraagd.

Ecologie

Onderzoek en relatie tot woningbouw

Het terrein van de luchthaven heeft ecologisch een belangrijke functie en ligt in de nabijheid van Natura2000-gebied. Bescherming van de ecologische waarden zijn een uitgangspunt bij het aanwijzen van het testgebied, de inrichting en het beheer daarvan.

Voor het plangebied van de toekomstige woningbouw is een ecologische inventarisatie gemaakt op basis van waarnemingen uit 2014 en 2015. Op basis van deze inventarisatie en het masterplan voor de toekomstige woningbouw is een soortmanagementplan voor beschermde en de voor de wet ontheffingsplichtige soorten opgesteld. In het kort is daarbij het uitgangspunt dat kwetsbare soorten die niet goed in de toekomstig bebouwde omgeving gedijen in de 'groene buffer' aan de zuidwestzijde van het voormalig vliegveld Valkenburg worden opgevangen.

Het luchtvaartgebied ligt op ruime afstand van deze buffer, daarbinnen wordt rekening gehouden met soortenmanagement op locatie als hierna beschreven.

Aannames met betrekking tot beschermde en ontheffingsplichtige soorten

Op basis van aangetroffen locaties en de aard van de testen is er in overleg met een ecooloog de aanname gedaan dat het testen met RPAS geen versturende invloed heeft op de in het gebied aanwezige en beschermde:

- Amfibieën
- Ongewervelden
- Vissen
- Vaatplanten
- Grondgebonden zoogdieren

Tevens wordt gezien het beperkte aantal buiten daglichtvluchten en de beperking dat deze niet na 23:00 uur en voor 07:00 uur mogen plaatsvinden en dat deze in open gebied moeten plaatsvinden, ervan uitgegaan dat het testen van RPAS geen versturende invloed heeft op de in het gebied aanwezige beschermde vleermuizen.

Voor vluchten in schemer of buiten UDP geldt dat deze altijd op ten minste 100 meter van de verblijfplaatsen en vluchtroutes van de vleermuizen plaatsvinden.



Maatregelen tegen verstoren beschermde diersoorten

Op basis van bovenstaande zijn er maatregelen benodigd ter bescherming van vogels waarvan de nesten jaarronde bescherming genieten en voor alle broedende vogels in het broedseizoen.

- Ten behoeve van de jaarrond beschermde nesten zal altijd een buffer worden aangehouden van 75 meter (cf. kennisdocument Buizerd) tot de grens van het luchtvaartgebied.
- Voor broedende vogels (met name van het open grasland) wordt aangenomen dat er voor de duur van de luchthavenregeling ruim voldoende ruimte is in het 2,5 miljoen m² grote luchthavengebied en de omgeving daarvan om zich te vestigen buiten het 40.000m² grote luchtvaartgebied.
- Om verstoring van vogels binnen het luchtvaartgebied te voorkomen zal dit gedurende het broedseizoen intensief gemaaid worden, zoals dat sinds de sluiting van het vliegveld door Defensie plaatsvindt. Uitgangspunt is dat de broedparen zich dan elders in het gebied zullen vestigen.
- In het gebied worden delen met extensief groenbeheer aangehouden als vestigingsplaats voor broedende paren. Mochten in het luchtvaartgebied toch broedparen gesignaleerd worden dan zullen de nesten gemarkeerd worden en start- en landingslocaties daar ver uit de buurt worden aangewezen.
- Indien in het gebied interactie tussen de daar aanwezige soorten en de daar aanwezige RPAS worden geconstateerd zal in overleg met een ecooloog en de omgevingsdienst passende maatregelen worden genomen.

Aanvullend onderzoek ecologie

Van de invloed van RPAS-toestellen op onze leefomgeving is nog niet veel bekend. Kennis hierover is bij een bredere toepassing van RPAS-toestellen in onze maatschappij van groot belang.

Vanuit de exploitant zal initiatief worden genomen om in overleg met de provincie en omgevingsdiensten te onderzoeken of pilots op te zetten om de invloed van RPAS op onze leefomgeving te monitoren.

De ecologische inventarisatie zal conform de geldende regelgeving blijvend geactualiseerd worden. De eerstvolgende actualisatie zal in 2018 plaatsvinden. Resultaten zullen betrokken worden in het beheer en de positie van het testveld.

Maatregelen woningbouw

In de periode dat de luchthavenregeling van kracht is, zullen naar verwachting ook de eerste 300-500 woningen worden gerealiseerd. Het luchtvaartgebied zal conform de vigerende regelgeving zich altijd op een afstand bevinden van wegen, bouwactiviteiten, gebouwen en woningen en wegen. Deze afstand is 150 meter.

De monitoring van de Lden-contour wordt dan gemeten vanaf de gevel van de dichtst bij gelegen woning binnen het luchthavengebied.



Vluchtplan

Aantal vluchten

De luchthaven mag alleen gebruikt worden voor het testen van RPAS:

- a. Elektrisch <25kg, onbeperkt aantal vluchten
- b. Elektrisch >25kg en niet-elektrisch, 1.500 vluchten per jaar
- c. Maximaal 50 buiten daglichtvluchten

Tijdstip van de vluchten

RPAS mogen wettelijk alleen overdag vliegen in de Uniform Daylight Period (UDP) onder de Visual Flight Rules (VFR). Nachtvluchten buiten UDP vinden alleen plaats na instemming van ILenT.

De geluidsimpact van een nachtvlucht telt 10 keer zwaarder mee bij de Lden berekening dan een dagvlucht. Vluchten buiten UDP mogen niet voor 7:00 uur en niet na 23:00 uur plaatsvinden.

Soort vluchten

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee type vluchten. Lokale en reguliere vluchten. Lokale vluchten zijn vluchten die volledig **boven** de luchthaven worden uitgevoerd. Reguliere vluchten zijn of vluchten waarbij de RPAS opstijgt en/of landt op Valkenburg en niet alleen boven de luchthaven blijft vliegen. Dit soort vluchten is voor RPAS nog niet mogelijk door de wetgeving.

Er wordt uitgegaan van lokale vluchten, reguliere vluchten worden niet meegenomen in deze luchthavenregeling. Daarom zijn er geen:

- In- en uitvliegprocedures
- Aantal circuitvluchten
- Circuitgebied

Reguliere vluchten zullen gedurende de looptijd van deze regeling wellicht incidenteel mogelijk zijn in nauwe samenwerking met I&M en ILenT. Er zal dan overlegd worden met de provincie en gemeenten over mogelijke in- en uitvliegprocedures en routes.

Gegevens over uitstoot (emissie en depositie) van de luchtvaartuigen.

Gezien de beperkte emissie, het beperkt aantal vluchten, de algemeen heersende windrichting, de geringe vlieghoogte en de afstand tot het Natura2000-gebied is het aannemelijk dat de depositie in het Natura2000 verwaarloosbaar is.

- Elektrisch aangedreven RPAS hebben geen emissie.
- Voor niet elektrische voertuigen onder de 25 kilo geldt dat de RPAS zo klein is dat de emissie verwaarloosbaar is.
- Voor categorie niet elektrische voertuigen boven de 25 kilo moet door de operator de geschatte emissie vooraf bekend gemaakt worden, maar ook hier geldt dat de emissie naar verwachting verwaarloosbaar is.

De emissiegegevens worden in de kwartaal- en jaarrapportage aan de provincie gerapporteerd. Mocht daartoe aanleiding zijn kunnen depositiemetingen worden verricht.



Emissies van RPAS zullen echter altijd een fractie zijn van de veel hogere emissies vanuit autoverkeer van de nabij gelegen N441. Een auto (doorgaans zwaarder >1000kg) heeft een aanzienlijk hogere uitstoot dan RPAS-toestellen met een maximaal gewicht van 150kg.

Berekening van de L_{den} -contouren, de plaatsgebonden risicocontouren en het totaal risicogewicht op basis van art. 4 en 5 van de Regeling Burgerluchthavens.

L_{den} en risico contouren zijn gebaseerd op data van vliegtuigen die geregistreerd staan bij I&M. Deze type registratie voor luchtvaartuigen is nog niet gemaakt voor RPAS. Daardoor kunnen de risico- en geluidscontouren niet zoals het bij een reguliere luchthaven worden geschetst.

Lden – geluidcontouren

L_{den} contouren zijn gebaseerd op data van vliegtuigen die geregistreerd staan bij I&M. Deze type registratie voor luchtvaartuigen is nog niet gemaakt voor RPAS. De L_{den} metingen voor vliegtuigen worden gedaan op specifieke punten in de uit- of aanvliegeroute van het vliegtuig. Dit is bij het RPAS-testcentrum anders, omdat deze boven het luchtvaartgebied vliegen (geen uit- of aanvliegeroute).

Geluidsmetingen gemaakt door het DCMR voor een RPAS van ongeveer 5 kg hebben een geluidsniveau van maximaal 48 dB(A) gemeten op een afstand van 50 m. Dit is ver onder elk type vliegtuig dat bestaat.

De berekening naar L_{den} voor 1000 operaties per dag met een SEL van 49 dB(A) op 50 m afstand geeft:

$$L_{dn} = -49.4 + 10 * LOG_{10} \left(1.000 * \left(10^{10 - \frac{49}{10}} \right) \right) = 31.6 \text{ dB(A)}$$

31.6 dB(A) staat gelijk aan zacht geroesemoes in een klas. Dus zelfs met 1000 vluchten per dag komt de geluidsimpact niet in de buurt van de huidige, in de luchthavenregeling geldende geluidsbependingen. Uitgaande van een bufferzone van minimaal 150 meter geldt dat het zeer aannemelijk is dat voor RPAS-testen van elektrische toestellen onder de 25 kilogram de 56 dB(A) L_{den} contour zich niet buiten het luchtvaartgebied uitstrekken.

Voor testen van niet-elektrische RPAS of die van meer van 25 kilogram zal in overleg met DCMR een monitoringsysteem worden opgezet. De werkwijze zal worden uitgewerkt in de 'Operational Manual'. Over de uitkomsten zal in de kwartaal- en jaarrapportages aan de provincie worden gerapporteerd.

Risico contouren

De risico contouren gaan uit van geregistreerde toestellen waarvan de risico's bekend zijn. RPAS hebben deze database nog niet opgebouwd. De toestellen zijn niet bemand en wegen maximaal 150 kg. Er is dus geen risico voor inzittenden.



Het risico voor personen en bebouwing is ten opzichte van bemande luchtvaart relatief klein.

Vluchten vinden alleen plaats boven het luchtvaartgebied. Het risico dat een RPAS horizontaal wegvliegt is uit data van professionele RPAS operators gebleken te zijn: 0% uit 26.000 vluchten. (2013 – 2016). Het aantal verticale crashes was 0,069 %. Ook het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van IL en T bericht in de periode 2015 en 2016 geen horizontale crashes van beroepsmatige RPAS vluchten.

De veiligheidszone van 150 meter welke om het luchtvaartgebied wordt aangehouden is twee maal zo groot als de regulier aangehouden 50% van de maximale vluchthoogte van 120 meter.

Aannemelijk is derhalve dat gebaseerd op het aangevraagde aantal vliegbewegingen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} zich niet buiten het luchthavengebied zal uitstrekken. Aandachtspunt is dat het luchtvaartgebied en de veiligheidszone gedurende de test vrij is van niet bij de test betrokken personen.