

Besluit van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland houdende regels omtrent het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR)

Het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland,

Gelezen het verzoek van 29 mei 2019 van de Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium te Marknesse,

Gelet op het bepaalde in en krachtens de Wet luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens, de Regeling burgerluchthavens, de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en het Omgevingsprogramma Flevoland.

Overwegende:

- dat voor het gebruik van een bedrijfsgebonden helihaven op 29 juni 2011 door Provinciale Staten van Flevoland de Luchthavenregeling Helihaven Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) is vastgesteld;
- dat de ontwikkelingen in de luchtvaart, in het bijzonder de ontwikkeling van onbemande luchtvaartuigen en noodzakelijke integratie in het luchtruim en de ontwikkeling van elektrisch vliegen en hun maatschappelijk belang, aanpassing vereisen van de luchthavenregeling van het NLR;
- dat er een toegenomen vraag is naar onderzoek naar te voeren verlichting, trainingsprogramma's en andere veiligheidsaspecten voor het nachtvliegen met onbemande luchtvaartuigen;
- dat de 150 kg grens voor onbemande luchtvaartuigen per 4 juli 2018 in de Europese regelgeving (EU2018/1139) is vervallen;
- dat de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer buiten het luchthavengebied niet zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven, zodat een luchthavenbesluit niet nodig is;

besluiten:

- de Luchthavenregeling Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) vast te stellen;
- de Luchthavenregeling Helihaven Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) van 29 juni 2011 met kenmerk #1222993 in te trekken.

1 Algemeen

Artikel 1

Deze regeling is van toepassing op de luchthaven, die is gelegen op het bedrijfsterrein van het NLR, gelegen aan de Voorsterweg 31 te Marknesse, gemeente Noordoostpolder, zoals aangegeven op de bij deze regeling behorende kaart (bijlage 1).

Artikel 2

De exploitant van deze bedrijfsgebonden luchthaven is de Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium of diens rechtsopvolgers.

Artikel 3

Van de luchthaven, als genoemd in artikel 1, 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.

2 Regels voor het luchthavenverkeer

Artikel 4

De luchthaven mag uitsluitend worden gebruikt voor het bedrijfsmatig uitvoeren van vluchten ten behoeve van het eigen bedrijf, met een bemande helikopter met een lengte over alles van maximaal 20 meter, onbemande luchtvaartuigen met een startgewicht tot 750 kg en bemande vaste-vleugelvliegtuigen met een startgewicht tot 750 kg.

Artikel 5

1. Van de luchthaven mag door een bemande helikopter uitsluitend gebruik worden gemaakt voor maximaal 10 vliegbewegingen per dag, binnen de daglichtperiode.
2. Voor de bemande helikopter geldt dat het opstijgen en landen voornamelijk plaats vindt in en uit de richtingen 210° en 30°, in ieder geval zodanig dat dit in verband met de weersgesteldheid veilig kan geschieden.
3. Van de luchthaven mag ongelimiteerd gestart en geland worden met onbemande luchtvaartuigen binnen en aansluitend aan de daglichtperiode, maar niet later dan 23.00 uur lokale tijd.
4. Van de luchthaven mag door onbemande vaste-vleugelvliegtuigen met een maximum startgewicht van meer dan 25 kg uitsluitend gebruik worden gemaakt voor maximaal 30 vliegbewegingen per dag binnen en aansluitend aan de daglichtperiode, maar niet later dan 23.00 uur lokale tijd.
5. Van de luchthaven mag door bemande vaste-vleugelvliegtuigen, uitsluitend gebruik worden gemaakt voor maximaal 18 vliegbewegingen per dag binnen de daglichtperiode.
6. De vliegbewegingen zoals bedoeld onder punt 5, die niet worden benut voor bemande vaste-vleugelvliegtuigen, kunnen aanvullend worden ingezet voor de vliegoperaties zoals bedoeld onder punt 4.
7. Bij de naleving van de aantallen vliegbewegingen van de bemande luchtvaartuigen, wordt een vliegbeweging die plaatsvindt tussen 19:00 en 23:00 uur meegeteld als 3,16 vliegbewegingen in de registratie genoemd in artikel 7.
8. Het maximaal aantal operationele dagen voor vliegbewegingen met bemande en/of onbemande vaste-vleugelvliegtuigen, zoals bedoeld in lid 4 en 5, is 250 (werk)dagen per gebruiksjaar.

3 Registratie en rapportage

Artikel 6

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

Artikel 7

De exploitant houdt een registratie bij van toestellen met een maximum startgewicht van meer dan 25 kg waarin per landingsplaats is opgenomen:

- a. Het aantal starts en landingen;
- b. De gegevens (registratienummer merk en type) van de startende en landende luchtvaartuigen;
- c. De datum en het begin- en eindtijdstip van elke vlucht en het aantal landingen per vlucht.

Artikel 8

Bij het gebruik van de luchthaven dient de registratie, bedoeld in artikel 7, voor een daartoe bevoegde toezichthouder ter inzage aanwezig te zijn.

Artikel 9

Binnen een maand na het einde van een gebruiksjaar dient de exploitant of diens rechtsopvolgers een rapportage op te stellen over het gebruik van de luchthaven, zoals genoemd in artikel 1, gedurende het gebruiksjaar. Deze rapportage wordt toegezonden aan het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland.

4 Inwerkingtreding

Artikel 10

Deze luchthavenregeling treedt in werking op de dag nadat de minister van Infrastructuur en Waterstaat op grond van artikel 8.64 zesde lid en artikel 8.49 eerste lid van de Wet luchtvaart heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer op grond van dit besluit is gewaarborgd (verklaring veilig gebruik).

Lelystad,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

de secretaris,

de voorzitter,

Begrippenlijst

Wet
de Wet luchtvaart

Regeling
de Regeling burgerluchthavens

Luchthaven
een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Wet luchtvaart

Exploitant
de houder van de luchthavenregeling

Gebruiker
een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een
luchtvaartmaatschappij

Rvgl
Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen

Daglichtperiode
de tijd tussen een kwartier voor zonsopkomst en een kwartier na zonsondergang zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014,

Vliegbeweging
een start of een landing met een luchtvaartuig

BIJLAGE 1 Luchthavengebied



De coördinaten van de banen (in Rijksdriehoekskoördinaten in meters):

Baan	X [m]	Y [m]
05	191089.0	521514.0
23	191327.1	521727.8

Baan	X [m]	Y [m]
03	191057.5	521523.4
21	191283.5	521923.4

De coördinaten van het (huidige) helikopterplatform (in Rijksdriehoekskoördinaten in meters):

	X [m]	Y [m]
Heliplatform	191412	521630

TOELICHTING

1. Vigerende luchthavenregeling

Het NLR heeft al langer een luchthaven in gebruik voor het stijgen en landen met helikopters (bemand en onbemand). De vigerende luchthavenregeling dateert uit 2011 en is door Provinciale Staten van Flevoland vastgesteld. De vigerende luchthavenregeling geeft ruimte aan het gebruik van de luchthaven met 10 vliegbewegingen van helikopters per dag, en het ongelimiteerd gebruik door onbemande helikopters met een startgewicht van maximaal 150 kg.

2. Verzoek om aanpassing van de luchthavenregeling

Het NLR heeft op 29 mei 2019 een verzoek ingediend om aanpassing van de luchthavenregeling. Dit verzoek is ingediend om het vliegen met onbemande luchtvaartuigen en bemande vaste-vleugelvliegtuigen met een startgewicht tot 750 kg mogelijk te maken. Met deze uitbreiding van activiteiten beoogt het NLR om adequaat in te spelen op de ontwikkelingen in de luchtvaart en om te voldoen aan de maatschappelijke taak van het NLR om onderzoek en ontwikkeling te doen naar en met nieuwe vormen van luchtvaart en technieken. De opgenomen categorie onbemande helikopters in de vigerende regeling is hiervoor te beperkend (waardoor onbemande vaste-vleugelvliegtuigen niet toegelaten werden). Daarnaast is de 150 kg grens voor onbemande luchtvaartuigen per 4 juli 2018 in de Europese regelgeving (EU 2018/1139) vervallen. Tevens is er een toegenomen vraag naar onderzoek naar de vereisten (verlichting, trainingsprogramma's en veiligheidsaspecten) voor het vliegen met onbemande luchtvaartuigen in het donker, waardoor ook vliegen buiten de daglichtperiode nodig is.

3. Bevoegd gezag

Op 1 november 2009 is de Wet 'Regeling Burgerluchthavens en Militaire luchthavens – RBML' in werking getreden en is de provincie Flevoland bevoegd om luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen vast te stellen voor luchthavens van regionale betekenis. Er is geen verandering gebracht in de bevoegdheden van het Rijk met betrekking tot het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Deze aspecten blijven een verantwoordelijkheid van het Rijk.

Het Rijk stelt randvoorwaarden op grond van milieu- externe veiligheidsoverwegingen waarmee de provincie rekening moet houden in haar besluiten. Deze randvoorwaarden zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (Rvgtl).

Bij wet van 17 mei 2017 tot wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten (Verzamelwet lenM 2017, Stb. 2017, 320) is artikel 8.64 Wet luchtvaart aangepast in de zin dat Gedeputeerde Staten een luchthavenregeling vaststellen. Deze wijziging is op 30 augustus 2017 in werking getreden (Stb. 2017, 321). Deze luchthavenregeling wordt daarom door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

4. Volledigheid aanvraag

De aanvraag (inclusief aanvulling) is getoetst aan de Omgevingsverordening Flevoland en voldoet aan de gestelde vereisten.

5. Procedure

De luchthavenregeling is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

6. Zienswijze

De ontwerp Luchthavenregeling heeft gedurende zes weken vanaf 17 september tot en met 29 oktober 2020 ter inzage gelegen. Naar aanleiding van het ontwerp zijn geen zienswijzen ingediend.

7. Luchthavenregeling

De keuze voor een luchthavenbesluit (LHB) of luchthavenregeling (LHR) hangt af van de vraag of de effecten van het luchthavenverkeer 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. Indien deze contouren binnen het luchthavengebied vallen, dan wordt aangenomen dat er geen relevante geluid- en externe veiligheidseffecten zijn te verwachten buiten het luchthavengebied en volstaat een LHR. De berekening van deze contouren wordt uitgevoerd met behulp van het voorgeschreven rekenvoorschrift, conform de Regeling burgerluchthavens.

Bij het verzoek tot wijziging van de luchthavenregeling is de rapportage van de berekeningen van geluids- en externe veiligheidscontouren ingediend (rapportage NLR d.d. 17-08-2020). De externe veiligheidsberekeningen zijn uitgevoerd met het Gevers rekenpakket, versie 2.1. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met het 'Nederlands rekenmodel', conform het rekenvoorschrift voor Lden en de bijbehorende prestatie- en geluidgegevens.

De berekeningen zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat de relevante contouren voor externe veiligheid en geluid nog steeds binnen het luchthavengebied blijven vallen en zodoende een luchthavenregeling volstaat. De operatie wordt zodanig ingevuld dat aan dit uitgangspunt wordt voldaan.

Externe veiligheid

Met het rekenmodel voor externe veiligheid kunnen berekeningen uitgevoerd worden vanaf een startgewicht van 1500 kg voor de luchtvaartuigen. In het verzoek wordt uitgegaan van luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 750 kg. Derhalve is sprake van een conservatieve berekening van de externe veiligheidscontouren.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat met gemiddeld 18 vliegbewegingen met bemande in combinatie met 30 vliegbewegingen met onbemane luchtvaartuigen per dag, voldaan wordt aan het criterium. Deze aantallen zijn vastgelegd in artikel 5 van dit besluit.

Geluid

Voor de berekeningen van de geluidscontouren is uitgegaan van de lichtste geluidscategorie (008). Aangezien er geen geluid- en prestatiegegevens beschikbaar zijn voor onbemane luchtvaart is uitgegaan van regelgeving voor bemane luchtvaart. Er is aangenomen dat het onbemane verkeer geluid produceert dat binnen de eisen valt voor indeling in de lichtste geluidscategorie.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de 56 dB(A) - Lden contour, voor het samengestelde gebruik van bestaand en nieuw luchtverkeer nog steeds binnen het luchthavengebied blijven. De norm van 56 dB(A) - Lden geldt voor het jaargemiddelde geluidniveau waarbij de vliegbewegingen in de periode tussen 19:00 en 23:00 5 dB zwaarder worden meegerekend (factor 3,16).

De hierboven beschreven inhoudelijke motivering houdt in dat voor onderhavige luchthaven met het toekomstige gewijzigde gebruik het vaststellen van een luchthavenregeling volstaat.

Onbemande luchtvaartuigen met een totale massa van ten hoogste 25 kilogram

Uit recent onderzoek (Nederlands Lucht- en Ruimtecentrum, "Milieu-effecten van testfaciliteiten van drones, (NLR-CR-2017-180), juli 2017, is gebleken dat wanneer een luchthaven uitsluitend gebruikt wordt voor vluchten met onbemande luchtvaartuigen, het externe veiligheidsrisico en de geluidsbelasting niet zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling rond de luchthaven. Het Besluit burgerluchthavens wordt hiervoor aangepast door deze categorie toe te voegen. Hiermee kan voor luchthavens waar uitsluitend wordt gevlogen met lichte drones altijd een luchthavenregeling gelden en vervalt de onderzoeksplicht. Gelet hierop worden in deze regeling geen beperkingen opgelegd aan de aantallen vliegbewegingen met luchtvaartuigen die binnen deze gewichtsklasse vallen.

Regels voor het luchthavenverkeer

In artikel 4 en 5 is vastgelegd welk luchthavenverkeer mogelijk is van de luchthaven. Het moet te allen tijde gaan om bedrijfsmatige vluchten ten behoeve van het NLR. Deze vluchten kunnen worden uitgevoerd met een bemande helikopter en relatief lichte luchtvaartuigen met een maximaal gewicht van 750 kilogram (kg). Met deze "lichte" luchtvaartuigen kan bemand of onbemand worden gevlogen en de luchtvaartuigen kunnen zijn voorzien van bijvoorbeeld rotors om verticaal te stijgen of zijn voorzien van vaste vleugels. In artikel 5 zijn nadere gebruiksbeperkingen vastgelegd. Zo moet het merendeel van de vliegbeweging plaatsvinden tijdens de daglichtperiode. De vliegbewegingen in het donker zijn toegestaan tot uiterlijk 23:00 uur.

De vliegbewegingen met een rotor aangedreven onbemand luchtvaartuig met een maximum startgewicht van 750 kg en met onbemande vaste-vleugelvliegtuigen met een maximum startgewicht van 25 kg, kan op iedere locatie binnen het terrein worden gestart. De vliegbewegingen met de vaste-vleugelvliegtuigen met een startgewicht van meer dan 25 kg starten en landen op de aanwezige verharde baan of op de nog te realiseren tweede baan. Uit oogpunt van geluid en de externe veiligheid gelden voor de vliegbewegingen maximale aantallen per dag. Bij de naleving van deze aantallen worden de vliegbewegingen met een bemande helikopter en de bemande vaste-vleugelvliegtuigen die plaatsvinden tussen 19:00 en 23:00 in de registratie als 3,16 vliegbewegingen meegenomen. Hiermee is de naleving van de berekende geluidscontour (op jaarbasis) gewaarborgd. Bij de beoordeling van de geluidbelasting van de onbemande vaste-vleugelvliegtuigen is er reeds rekening mee gehouden, dat alle 30 vliegbewegingen tussen 19:00 en 23:00 kunnen plaatsvinden.

In de regel beperkt het gebruik van de luchthaven zich tot werkdagen maar ook tijdens weekenddagen is het gebruik toegestaan.

8. Omgevingsprogramma Flevoland

Het omgevingsprogramma Flevoland bevat kaders waaraan moet worden voldaan bij het vaststellen van een LHB of een LHR. Een nieuw luchtvaartterrein mag niet binnen de 'uitsluitingsgebieden luchtvaartterreinen' liggen. Het gaat dan om natuurgebieden (Natura2000 en NNN), stiltegebieden, woonkernen en de gedefinieerde beschermingszone rondom deze gebieden.

In de nabijheid van het luchtvaartterrein ligt het natuurgebied Voorsterbos. Het luchthavengebied van het NLR ligt binnen een uitsluitingsgebied voor nieuwe luchtvaartterreinen. Met voorliggend verzoek wordt geen nieuw luchtvaartterrein gecreëerd, maar wordt het gebruik van een bestaand luchtvaartterrein uitgebreid met nieuwe vormen van luchtvaart.

Uit het geluidonderzoek dat bij het verzoek is ingediend blijkt dat het nieuwe gebruik van de luchthaven geen extra belasting oplevert op het natuurgebied in vergelijking tot het bestaande gebruik. Ook blijkt uit het onderzoek dat de 48 dB Lden contour zich strekt over een beperkt deel van de rand van het natuurgebied. De ligging van deze contour wordt uitsluitend bepaald door het bestaande gebruik van de luchthaven. De voorgenomen wijziging leidt niet tot uitbreiding van de contour binnen het natuurgebied.

Daarnaast wordt het opstijgen en landen met gemotoriseerde en ongemotoriseerde vliegtuigen in de nachtperiode niet toegestaan. In de artikelen is vastgelegd dat alleen in de daglichtperiode en aansluitend tot 23.00 uur gevlogen mag worden.

In het Omgevingsprogramma is tenslotte opgenomen dat luchtvaart tijdens het broedseizoen uitsluitend wordt toegestaan indien de aanvrager kan aantonen dat daardoor geen strijdigheid ontstaat met de Wet natuurbescherming.

Bij de aanvraag om wijziging van de bestaande luchthavenregeling heeft het NLR in de vorm van een natuurtoets, door Altenburg & Wymenga onderzoek laten doen naar de soortenbescherming in de zin van de Wet natuurbescherming. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "Ecologische beoordeling van de verruiming van de Luchthavenregeling van het NLR Marknesse" dd. 12-12-2019. Uitgaande van het huidige gebruik met bijbehorende verstoring, verschuift de 48 dB Lden geluidscontouren door de verruiming van het gebruik waardoor een beperkt effect op de naastgelegen NNN optreedt. Dit effect is echter niet zodanig dat de wezenlijke kenmerken en waarden van de naastgelegen NNN significant worden geschaad of de NNN niet meer als zodanig kan functioneren.

Voor de vaststelling van deze wijziging van de luchthavenregeling heeft het NLR voor de verandering in de stikstofdepositie in nabij gelegen Natura2000 gebieden De Wieden en De Weerribben een Natuur Beschermingswet vergunning aangevraagd.

9. Coördinatie-regeling vliegbewegingen NLR en Zweefvliegclub Noordoostpolder (ZCNOP)

Het drone testcentrum van het NLR en het zweefvliegveld "De Voorst" van de ZCNOP liggen – vanuit de lucht gezien – vrij dicht bij elkaar. Om de vliegveiligheid in de lucht te waarborgen is in overleg met ILT besloten een coördinatie-regeling op te stellen. Op advies van ILT is er overgegaan tot het sluiten van het lokale luchtruim, zodat er geen interactie met derden ontstaat bij de coördinatie van de vliegbewegingen van het NLR en ZCNOP. De vigerende coördinatie-regeling dd. 15-04-2020 is als bijlage bij het verzoek gevoegd.

Kern van de coördinatie-regeling is dat er in de tijd wordt gesepareerd (niet tegelijk opereren), dan wel dat de vlieggebieden worden gescheiden. Over het algemeen is de coördinatie-regeling niet nodig, omdat het NLR vrijwel uitsluitend op werkdagen vliegt en de ZCNOP hoofdzakelijk in de weekeinden. Soms wil de ZCNOP een (zelfstartend) zweefvliegtuig laten vertrekken of landen op een werkdag, hetgeen wordt gecoördineerd met (over het algemeen) een separatie in tijd. Soms wil de ZCNOP een vliegbedrijf (meerdere lierstarts) opzetten op een werkdag, waarvoor het luchtruim wordt gescheiden.

10. Conclusie

Het vaststellen van deze nieuwe luchthavenregeling voor het NLR past binnen de geldende wet- en regelgeving en met het bepaalde in het Omgevingsprogramma Flevoland.