

Provincie Zuid-Holland - Besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 29 juni 2021, PZH-2021-776881241DOS-2007-0008480, tot intrekking van de Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland;

Gelet op

- titel 8.3 van de Wet luchtvaart;
- het verzoek van het Rijksvastgoedbedrijf daterend van 22 juli 2020 inhoudende een verzoek tot intrekking van de Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk, zoals vastgesteld bij besluit van 13 oktober 2010 en gepubliceerd op 15 december 2010 (Provinciaal Blad 2010, 163);

Overwegende dat het Rijksvastgoedbedrijf eigenaar is van de grond waarvoor het Besluit Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk, zoals vastgesteld bij besluit van 13 oktober 2010, is vastgesteld.

Overwegende dat sinds 2013 geen zweefvliegactiviteiten meer plaatsvinden, in verband met de ontwikkeling van een woonwijk.

Besluiten:

Artikel I

De Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk, zoals vastgesteld bij besluit van 13 oktober 2010 en gepubliceerd op 15 december 2010 (Provinciaal Blad 2010, 163), wordt ingetrokken.

Artikel II

Het Gedoogbesluit voor vliegbewegingen met Katana op luchthaven Valkenburg, zoals vastgesteld bij besluit van 25 januari 2012 en gepubliceerd op 23 maart 2012 (Provinciaal Blad 2012, 34), wordt ingetrokken.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Den Haag, 29 juni 2021

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland

drs. H.M.M. Koek, secretaris

drs. J. Smit, voorzitter

TERINZAGELEGGING

Het besluit ligt gedurende de beroepstermijn ter inzage. U kunt de ontwerpbeschikking tijdens kantooruren op de volgende plaatsen inzien:

- de gemeente Katwijk, Koningin Julianalaan 3 te Katwijk (tijdens de openingsuren);
- de gemeente Wassenaar, Johan de Wittstraat 45 te Wassenaar (tijdens de openingsuren);
- de DCMR Milieudienst Rijnmond, Parallelweg 1 te Schiedam (ma. t/m vr. van 8.30 tot 16.00 uur, buiten en na bovengenoemde periode uitsluitend na telefonische afspraak, tel.nr.: 010 – 246 86 21).

Vanwege de maatregelen rondom de Coronavirus-crisis kunnen de stukken bij de DCMR Milieudienst Rijnmond alleen op afspraak en uitsluitend op maandag en donderdag tussen 10.00 en 14.00 uur worden

ingezien aan de Parallelweg 1, 3112 NA Schiedam. Afspraken kunt u maken door het sturen van een e-mail aan info@dcmr.nl of te bellen naar telefoonnummer 010 – 246 80 00.

BEROEP

Tegen het besluit tot intrekking van het Gedoogbesluit voor vliegbewegingen met Katana op luchthaven Valkenburg staat geen beroep open.

Tegen het besluit tot intrekken van de Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk, kunnen belanghebbenden gedurende zes weken vanaf de dag na de dag waarop dit besluit is gepubliceerd, ingevolge de artikelen 8:1, 8:6, lid 1, 7:1, aanhef en onder d Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) en artikel 2 van Bijlage 2 bij de Awb, gelezen in samenhang met artikel 6:7 Awb, 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 Awb). Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag

Een beroepschrift en een verzoek om voorlopige voorziening heeft geen schorsende werking.

Ook digitaal kan een verzoek om een voorlopige voorziening en/of beroepschrift worden ingediend 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.

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

Toelichting op het Besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 29 juni 2021, PZH-2021-776881241, DOS-2007-0008480, tot intrekking van de Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk

ALGEMEEN

Bij besluit van 15 december 2010 hebben Provinciale Staten de Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk vastgesteld (hierna te noemen Luchthavenregeling Valkenburg). Bij besluit van 23 maart 2012 hebben Provinciale Staten het besluit gedogen vliegbewegingen op luchthaven Valkenburg vastgesteld.

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

Procedurele Overwegingen tot het besluit

Bevoegd gezag

Gedeputeerde Staten zijn op grond van artikel 8.64 Wet luchtvaart bevoegd het besluit tot vaststelling van de luchthavenregeling te nemen, derhalve zijn Gedeputeerde Staten ook bevoegd tot intrekking.

Het verzoek dateert van 22 juli 2020 en is door ons ontvangen op 9 september 2020. Verzoeker is het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) namens de Staat. Het RVB is eigenaar van de grond waar de luchthavenregeling Valkenburg betrekking op heeft, zodat wij het verzoek in behandeling kunnen nemen en kunnen beslissen op het verzoek.

Procedure

Deze procedure is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de uniforme openbare voorbereidingsprocedure.

Omstandigheden

Het voormalig Marine-vliegveld Valkenburg is gedurende decennia, onder diverse wettelijke regelingen, mede in gebruik geweest als terrein voor zweefvliegen en andere vormen van recreatieve luchtvaart.

Op 13 oktober 2010 hebben Provinciale Staten een luchthavenregeling vastgesteld voor het voormalig Marine-vliegveld Valkenburg, hierna te noemen Luchthavenregeling Valkenburg. De luchthavenregeling

Valkenburg heeft betrekking op het terrein van het voormalige Marine-vliegveld Valkenburg, gelegen aan de 1^e Mientlaan te Katwijk aan Zee en is tot stand gekomen met instemming van de grondeigenaar (RVB).

De exploitant van de luchthaven is de Stichting Luchtsport Centrum Valkenburg (LCV). Daarnaast worden in de luchthavenregeling Valkenburg als gebruikers genoemd: Zuid Hollandse Vlieg Club (ZHVC), Aero Club Valkenburg (ACV), Leidse Studenten Aeroclub (LSA), Model Vlieg Klub Valkenburg (MVKV) en de Leidsche Luchtvaart Club (LLC).

Het zweefvliegen op het voormalige Marine-vliegveld Valkenburg wordt door de grondeigenaar (RVB), in verband met de voorgenomen woningbouw op deze locatie, sinds 2013 niet meer toegestaan. Tevens zijn de start- en landingsbanen tussen 2013 en 2018 ontmanteld. De vliegclubs hebben voor hun vliegactiviteiten inmiddels allen een andere locatie gevonden.

Het provinciale omgevingsbeleid laat sinds 2003 de transformatie naar een woongebied toe. Provinciale Staten hebben het omgevingsbeleid voor het voormalige Marine-vliegveld Valkenburg voor het laatst op 1 juli 2020 gewijzigd. Daarbij zijn de integrale provinciale ontwikkelingsambities voor dit gebied in het Programma ruimte vastgelegd. Heringebruikname als zweefvliegterrein maakt hier geen deel van uit.

Tussen de colleges van de gemeenten Katwijk en Wassenaar, Gedeputeerde Staten en de Staat is op 5 maart 2020 de Bestuurlijke afspraak "Voortgang locatie Valkenburg" tot stand gekomen. Onderdeel van deze afspraak is het opstellen van een bestemmingsplan voor de ontwikkeling van een woonwijk met 5.600 woningen op het voormalige Marine-vliegveld Valkenburg. Heringebruikname van de locatie als zweefvliegterrein maakt hier evenmin deel van uit.

Geconcludeerd wordt dat er geen zicht bestaat op een hernieuwd gebruik van de voorliggende luchthavenregeling.

Afwegingen

De ontwikkelingen in het gebied, bestaande uit (voorgenomen) woningbouw en ontwikkeling van een groene zone, hebben tot gevolg dat sinds 2013 geen zweefvliegactiviteiten meer plaats hebben gevonden. De zweefvliegclubs die gebruik maakten van de luchthaven maken inmiddels gebruik van andere locaties voor hun zweefvliegactiviteiten.

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen zijn tussen 2013 en 2018 de start- en landingsbanen ontmanteld. Hier komt bovenop dat het RVB als grondeigenaar de toestemming voor het gebruik van de grond als luchthaven heeft ingetrokken, zodat thans geen toestemming bestaat voor het gebruik van de grond als luchthaven.

Bovenstaande leidt tot een situatie dat er geen gebruik wordt gemaakt van de luchthavenregeling Valkenburg, maar ook geen gebruik meer kan worden gemaakt.

Wel heeft te gelden dat de zweefvliegclubs nog enkele loodsen gebruiken voor verenigingsactiviteiten, stalling en onderhoudswerkzaamheden. Deze activiteiten staan echter los van het bestaan van een luchthavenregeling, nu de luchthavenregeling enkel het landen en opstijgen faciliteert.

Op 25 januari 2012 is door Provinciale Staten tevens besloten om het starten en landen met een Katana met registratie PH-ACX te gedogen. Gelet op de intrekking van de Luchthavenregeling Valkenburg en het verbod om te starten en te landen anders dan van een luchthaven, bestaat geen ruimte meer om het starten en landen met de Katana PH-ACX te gedogen. Het daartoe strekkende gedoogbesluit van 25 januari 2012, gepubliceerd in het Provinciaal Blad 34, uitgegeven op 23 maart 2012, zal dan ook worden ingetrokken.

Zienswijzen en reactie op zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft van 28 januari 2021 tot en met 10 maart 2021 ter inzage gelegen. Wij hebben 4 zienswijzen ontvangen op het ontwerpbesluit. De ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend en kunnen daarmee worden meegenomen in de afweging die ten grondslag ligt aan het besluit. Wij zullen hieronder de zienswijzen apart behandelen.

Zienswijzen Aeroclub Valkenburg (ACV)

Algemene reactie zienswijzen ACV vooraf

In de zienswijzen van ACV wordt gewezen op bestuurlijke intenties en plannen en mogelijkheden voor voortgezet gebruik van de luchthavenregeling voor het zweefvliegen. Hoewel in het verleden op bestuurlijk niveau dergelijke opties besproken (kunnen) zijn, is geen sprake van bestuurlijke afspraken tussen de betrokken gemeentes, de provincie en het RVB, waaruit een definitieve wens tot het voortzetten van het gebruik van de luchthavenregeling voor zweefvliegen blijkt.

Samengevat komt de situatie er op neer dat er sprake is van een luchthavenregeling voor zweefvliegen waarvan bij gebrek aan toestemming van de grondeigenaar, geen gebruik meer kan worden gemaakt. Reeds deze omstandigheid vormt een zwaarwegende omstandigheid binnen de afweging van het verzoek tot intrekking. Daar komt bij dat ondanks eerdere bestuurlijke bereidwilligheid, die bereidwilligheid tot het mogelijk maken van zweefvliegen op locatie Valkenburg, thans niet kan worden teruggelezen in de beleidsstukken van de gemeente Katwijk en de provincie.

Binnen dergelijke omstandigheden heeft te gelden dat de zienswijze van ACV niet tot een andere afweging kan leiden. Ter invulling van deze algemene reactie vooraf, wordt hieronder op punten uit de ingediende zienswijzebrief van ACV ingegaan.

1. *Zienswijze*

ACV geeft aan dat sinds 2008 de continuïteit van het recreatief vliegen op de locatie Valkenburg positieve aandacht heeft gehad van zowel de provincie Zuid-Holland als de direct betrokken gemeenten Wassenaar en Katwijk alsmede de belangenorganisatie van Nederlandse General Aviation.

Aspecten van het inpassen van het recreatief vliegen werden positief beoordeeld in rapporten van 2008 en 2010 van de provincie nadat was vastgesteld dat de locatie de enige realistische locatie was in de provincie.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Voor zover de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Wassenaar en Katwijk zich in het verleden op dergelijke wijze hebben uitgelaten, brengt dit niet mee dat thans de provincie gebonden zou zijn om tot een negatieve beslissing op het verzoek van het Rijksvastgoedbedrijf te komen. Daarvoor zou meer nodig zijn dan alleen de genoemde aspecten die ACV naar voren brengt, zoals bijvoorbeeld concrete afspraken waaruit kan worden afgeleid dat op korte termijn weer zweefvliegactiviteiten ontplooid zouden (kunnen) worden.

2. *Zienswijze*

De gemeenteraden van Katwijk en Wassenaar (de verantwoordelijke Gemeenten in dit gebied) hebben, op basis van democratische besluitvorming, in september 2014 raadsbrede moties aangenomen om de voormalige gebruikers van het MVKV alsnog een uitzicht te bieden op een hervatting van de luchtvaart in dit gebied, waarbij inmiddels de z.g. Groene Bufferzone (Wassenaar) evenals de Mient Kooltuin (Katwijk) als mogelijke locaties zijn geïdentificeerd.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. De gemeenteraden van Katwijk en Wassenaar zijn in de omgeving van het gebied de verantwoordelijke gemeenten, doch zij zijn geen eigenaar van de grond. Uiteraard hebben zij vanuit bestuurlijk oogpunt de nodige betrokkenheid en inspraak bij de invulling van het gebied, maar dat brengt niet met zich mee dat de genoemde raadsbrede aangenomen moties tot gevolg hebben dat een verzoek van de grondeigenaar tot intrekking van de luchthavenregeling dient te worden afgewezen, gegeven het feit dat de grondeigenaar de toestemming voor het gebruik van de grond als luchthaven voor zweefvliegen heeft ingetrokken.

Overigens zij ten overvloede opgemerkt dat de motie uit 2014 stamt en inmiddels door de gemeente Katwijk de gebiedsvisie Mient Kooltuin Katwijk in december 2020 is vastgesteld. In de gebiedsvisie valt niet terug te lezen dat de gemeente Katwijk voor ogen heeft dat ruimte wordt geboden voor zweefvliegen.

3. *Zienswijze*

In het kader van de consultaties over de inrichting van de groene bufferzone heeft het College van Wassenaar contacten met het inmiddels breed gesteunde, en naar zich laat aanzien succesvolle, Unmanned Valley Valkenburg (UVV) initiatief geadviseerd, om te komen tot een gezamenlijke locatie voor het testen van drones en de recreatieve luchtvaart. Dit laatste is ook door de gemeente Wassenaar gedocumenteerd in haar zienswijze van 15 juli 2020 op de concept-gebiedsvisie Mient Kooltuin van de gemeente Katwijk, waarbij werd uitgesproken dat medegebruik van een eventueel te realiseren Unmanned Valley testveld voor zweefvliegen planologisch moet worden toegestaan.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Het College van Wassenaar heeft inderdaad in haar zienswijze Katwijk gevraagd om gezamenlijk op te trekken bij de zoektocht naar een locatie voor een testveld voor drones en daarbij zo mogelijk rekening te houden met medegebruik door zweefvliegers. De gemeenteraad had het Wassenaars college hier eerder met een motie opdracht voor gegeven. De gemeente Wassenaar merkt daar echter terecht wel bij op dat een voorwaarde is dat de grondeigenaar toestemming voor het zweefvliegen geeft en dat is niet het geval.

4. *Zienswijze*

In de inmiddels door de gemeenteraad van Wassenaar op 3 maart 2021 geaccordeerde Nota van Uitgangspunten "De Groene Zone Projectlocatie Valkenburg" is opgenomen dat Wassenaar geen principiële bezwaren heeft tegen de aanwezigheid van zweefvliegers in de Groene Zone en bereid is de mogelijkheid daartoe planologisch open te houden.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Het feit dat de gemeente Wassenaar geen principiële bezwaren heeft tegen de aanwezigheid van zweefvliegers in de Groene Zone en bereid is de mogelijkheid daartoe open te houden, is geen belang waaraan dusdanige betekenis toekomt dat het verzoek tot intrekking van de luchthavenregeling dient te worden afgewezen, reeds omdat dit niet in enig (ontwerp)besluit is opgenomen.

Ten overvloede merken wij op dat in de Nota van Uitgangspunten, de gemeente Wassenaar hierbij opmerkt dat het afhangt van de vraag of de huidige luchthavenregeling voor zweefvliegen van kracht blijft of wordt afgeschaft, of zweefvliegen boven Valkenburg in de toekomst een realistisch scenario is. De gemeente Wassenaar merkt daarbij terecht op de bevoegdheden daartoe berusten bij de provincie. De gemeente Wassenaar merkt in dit kader ook op " *Het Rijksvastgoedbedrijf heeft -als grondeigenaar- inmiddels de huur van de hangars door de zweefvliegvereniging op het voormalige vliegveld opgezegd. Vooruitlopend op besluitvorming door provincie en Rijk wordt onderzocht of er elders op Wassenaars grondgebied vervangende ruimte voor de zweefvlieghangars kan worden gevonden, mocht dit nog relevant zijn.*" Uit voorgaande blijkt dat de gemeente Wassenaar blijk geeft van het feit dat de bestuurlijke intenties vanuit de gemeente Wassenaar niet van doorslaggevende betekenis zijn.

5. *Zienswijze*

De AeroClub Valkenburg voert ook sinds langere tijd overleg met derden voor de hervatting van de luchtsportactiviteiten op het voormalig MVKV met als voornemen om met name het elektrisch vliegen te ontwikkelen in het kader van de door de Rijksoverheid gestimuleerde transitie naar duurzame luchtvaart.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Een overleg van ACV met derden voor hervatting van de luchtsportactiviteiten op het voormalig MVKV is geen belang waar rechtens rekening mee dient te worden gehouden.

6. *Zienswijze*

Concluderend kan worden gesteld, dat het intrekken van de Luchthavenregeling Valkenburg onwenselijk is, respectievelijk in elk geval prematuur, gelet op de politiek ondersteunde ontwikkelingen in het betrokken gebied, en ook elke inhoudelijke onderbouwing door de aanvrager RVB mist; daarbij doet zich bovendien de vraag voor of het RVB als aanvrager van het intrekken hiertoe wel gemachtigd is aangezien zij slechts als beheerder van het gebied namens de staat (eigenaar) optreedt en niet als exploitant van de Luchthaven (zijnde de Stichting Luchtsport Centrum Valkenburg) respectievelijk als gebruiker (zoals de AeroClub Valkenburg (ACV)), die hierover zelfs niet door het RVB zijn geconsulteerd.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Wij kunnen niet meegaan in de stelling dat intrekking prematuur is gelet op de politieke ontwikkelingen. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft als grondeigenaar en dus als belanghebbende een verzoek tot intrekking van de luchthavenregeling gedaan, nadat het Rijksvastgoedbedrijf reeds eerder de toestemming voor het gebruik van de grond als luchthaven heeft ingetrokken. Daarmee ontstaat thans een situatie dat de vereiste toestemming voor het gebruik van de grond als luchthaven voor zweefvliegen is komen te vervallen, dat de grondeigenaar wel ruimte ziet voor gebruik van de grond als onder andere testlocatie voor het project Unmanned Valley en dat de grondeigenaar onder die omstandigheden verzoekt om

intrekking van de luchthavenregeling. Daartegenover staat de door ACV gestelde bestuurlijke bereidwilligheid van Wassenaar en Katwijk om zweefvliegen mogelijk te maken in het gebied.

Overigens blijkt uit actuele beleidstukken alleen aan de zijde van de gemeente Wassenaar nog bereidwilligheid om de mogelijkheid van het zweefvliegen planologisch open te houden. In de actuele beleidstukken van de gemeente Katwijk (Gebiedsvisie Mient Kooltuin Katwijk) en de provincie (Programma Ruimte) blijkt niet dat nog wordt uitgegaan van een zweefvlieglocatie ter plekke van de luchthavenregeling voor de Zweefvliegers. Uit bestuurlijke afspraken van december 2018 blijkt zelfs dat deze 3 “partijen constateren dat er op korte en lange termijn in het masterplangebied geen ruimte is en zal ontstaan voor het zweefvliegen en andere activiteiten waarvoor een start- en landingsbaan nodig is”.

De wens en het belang aan de zijde van ACV tot voortzetting van de luchthavenregeling is duidelijk en logisch, maar dat is (in ieder geval op korte termijn) niet mogelijk (meer) nu de grondeigenaar de toestemming heeft ingetrokken en er door de betrokkenen (waaronder ook de grondeigenaar) geen harde bestuurlijke afspraken zijn gemaakt waarop gebaseerd kan worden dat in de toekomst het gebruik van de luchthavenregeling nog mogelijk zal zijn. Daartegenover staat het belang van de grondeigenaar om duidelijkheid te creëren in de situatie en niet aanhoudend geconfronteerd te worden met een situatie waarin op zijn grondgebied 2 luchthavenregelingen van kracht zijn, waarvan voor één (die voor het zweefvliegen) geldt dat die niet meer gebruikt kan worden. In de gegeven omstandigheden kan een belangenafweging dan ook niet leiden tot de conclusie dat intrekking van de luchthavenregeling prematuur is.

Wat betreft de vraag of het Rijksvastgoedbedrijf wel gemachtigd is tot het doen van de aanvraag, heeft te gelden dat het Rijksvastgoedbedrijf als zodanig eigenaar is van de grond waar de luchthavenregeling betrekking op heeft. Dit is ook zo opgenomen in het kadaster. Als grondeigenaar is het Rijksvastgoedbedrijf bestuursrechtelijk gezien een belanghebbende die een aanvraag kan doen zoals die gedaan is. Deze aanvraag dienen wij in behandeling te nemen en een besluit op te nemen.

7. *Zienswijze*

ACV stelt verder, kort samengevat, dat in het verzoek tot intrekking het Rijksvastgoedbedrijf zonder nadere onderbouwing stelt dat geconstateerd is dat er op korte en lange termijn geen ruimte is of zal ontstaan voor zweefvliegen en andere activiteiten met een start- en landingsbaan. Daarbij wordt tevens gewezen op moties die democratisch tot stand zijn gekomen en zouden strekken tot behoud van het zweefvliegen op de locaties.

Reactie zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. De moties waaraan gerefereerd wordt door ACV stammen uit 2014. Echter in bestuurlijke afspraken van december 2018 tussen de gemeente Katwijk, de gemeente Wassenaar, de provincie en het Rijksvastgoedbedrijf, valt terug te lezen dat dit wel geconstateerd is. Er is geen sprake van een situatie waarin bestuurlijke afspraken zijn gemaakt dat de luchthavenregeling gehandhaafd zal worden.

8. *Zienswijze*

ACV wordt gedupeerd door het Rijksvastgoedbedrijf door haar weigering om de zweefvliegactiviteiten tijdelijk mogelijk te maken. Met de aanvraag tot intrekking wordt een poging gedaan om de recreatieve luchtvaart op locatie Valkenburg definitief van de kaart te vegen.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Dat ACV zich gedupeerd voelt is inherent aan het intrekken van de luchthavenregeling. Met het intrekken van de luchthavenregeling valt uitzicht op alsnog gebruik maken van de luchthavenregeling immers weg. Dat wil echter niet zeggen dat daarmee een grond ontstaat om het verzoek tot intrekking af te wijzen. Hiervoor wordt verwezen naar eerdere reacties op de zienswijzen als het gaat om beschrijving van de omstandigheden waarbinnen een afweging van het verzoek tot intrekking moet plaatsvinden.

9. *Zienswijze*

Aan de zijde van het Rijksvastgoedbedrijf lijkt sprake van discriminatie door haar rol als onpartijdig beheerder onjuist uit te voeren door op zijn minst de schijn te wekken van discriminatie tussen belanghebbenden.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Wij zien niet in hoe het handelen van het Rijksvastgoedbedrijf leidt tot de schijn van partijdigheid/discriminatie. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft als private eigenaar van de grond zeggenschap over de grond.

Voor zover wij thans kunnen beoordelen is de wijze van uitoefening van die zeggenschap (het intrekken van toestemming) niet in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur of discriminatoir van aard, noch in strijd met enige het Rijksvastgoedbedrijf bindende beleidsregels.

10. *Zienswijze*

De vliegactiviteiten zijn niet gestaakt, maar er was sprake van een eenzijdige beslissing van het Rijksvastgoedbedrijf om de (zweef)vliegactiviteiten te verbieden. Het beschikbaar houden van beperkte vliegstrips had tot mogelijkheden voor voortzetting geleid.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. De intrekking van de toestemming door het Rijksvastgoedbedrijf leidt tot hetzelfde resultaat als in de afweging meegenomen, namelijk dat het gebruik maken van de luchthavenregeling niet meer mogelijk is en ook niet meer aan de orde zal zijn.

11. *Zienswijze*

In de conclusie van haar zienswijzenbrief wijst ACV nog erop dat intrekking niet noodzakelijk is, nu hetzelfde resultaat, namelijk dat de luchthavenregeling niet gebruikt kan worden, reeds wordt bereikt met het feit dat het Rijksvastgoedbedrijf de toestemming heeft ingetrokken. Daarmee is intrekking niet rechtvaardig of noodzakelijk.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Op zichzelf genomen leidt het voortbestaan van de luchthavenregeling voor zweefvliegen zonder toestemming voor gebruik, tot hetzelfde resultaat als het intrekken van de luchthavenregeling, namelijk dat er niet meer gevlogen kan worden door zweefvliegers. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft baat bij duidelijkheid omtrent de juridisch geldende situatie, temeer daar met het intrekken van de luchthavenregeling voor zweefvliegen de juridische situatie met de feitelijke situatie in overeenstemming wordt gebracht. De voorgenomen gebiedsontwikkeling brengt ook mee dat het wenselijk is om een juridisch duidelijke situatie te creëren.

Zienswijzen Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA)

Algemene reactie zienswijzenbrief AOPA vooraf

AOPA wijst op de Luchtvaartnota 2020-2050 (hierna: de Luchtvaarnota) en de inhoud daarvan. De luchtvaartnota heeft te gelden als uitwerking van het beleid van het kabinet. Wij zullen de zienswijzen van AOPA beantwoorden en daarbij doornummeren ten opzichte van beantwoording van de hiervoor behandelde zienswijzen. Daarbij geldt dat wij alleen de in onze ogen relevante delen zullen behandelen door eerst de zienswijze kort samen te vatten en daarna een reactie te geven. Wij hanteren daarbij de aangehouden volgorde van thema's zoals in de zienswijzenbrief van AOPA is opgenomen:

- Inleiding
- Verdringing
- Innovatie en verduurzaming
- Groene Buffer
- Recreatie
- Opleiding

12. *Zienswijze - inleiding*

AOPA brengt op de tweede pagina van haar zienswijzenbrief naar voren dat met het intrekken van de luchthavenregeling Valkenburg de basis om daar nog *een* luchtvaartactiviteit te ontwikkelen vrijwel definitief van de baan zal zijn. AOPA ziet daarbij graag dat de door haar genoemde aspecten (de pro's van de luchtvaart) nadrukkelijker worden meegenomen in de besluitvorming.

Reactie op zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Wij vatten de zienswijze zo op dat met de bedoelde "pro's van de luchtvaart" verwezen wordt naar de aspecten "mobiliteit (infrastructuur)", werkgelegenheid, vestigingsklimaat, innovatie, etc.

Wij begrijpen van het standpunt van AOPA de wens van AOPA om meer aspecten bij de afweging van het al dan niet intrekken van de luchthavenregeling te betrekken. Echter heeft te gelden dat het vaststellen van luchthavenregelingen blijkens de Wet Luchtvaart aan het provinciale niveau is overgelaten. Het provinciaal bevoegde gezag dient daarbij een afweging te maken van alle relevante belangen.

De genoemde belangen brengen evenwel geen andere afweging met zich mee. Er zij op gewezen dat het gebruik maken van de luchthavenregeling voor zweefvliegen staat of valt bij toestemming van de grondeigenaar. De grondeigenaar is vrij om die toestemming wel of niet te geven. Een afweging van het verzoek zou bijvoorbeeld tot afwijzing kunnen leiden, indien op bestuurlijk niveau zou blijken van concrete afspraken/besluiten tussen de betrokken gemeentes (Katwijk en Wassenaar), de provincie en het Rijksvastgoedbedrijf.

Niet valt echter in te zien hoe het intrekken van de luchthavenregeling voor zweefvliegen, bij gebrek aan toestemming van de grondeigenaar, negatieve invloed heeft op de aspecten mobiliteit, werkgelegenheid, het vestigingsklimaat innovatie etc. Ook bij het in stand houden van de luchthavenregeling zouden de effecten op die aspecten hetzelfde zijn.

Overigens zij erop gewezen dat met de komst van de luchthavenregeling voor Unmanned Valley, de genoemde aspecten juist positief worden beïnvloed, zeker als het gaat om werkgelegenheid, vestigingsklimaat en innovatie. Ook de stelling dat met het intrekken van de luchthavenregeling Valkenburg de basis wegvalt om daar nog *een* luchtvaartactiviteit te ontwikkelen, wordt in dat opzicht niet gedeeld. In het gebied is immers reeds een andere luchtvaartactiviteit ontwikkeld.

13. *Zienswijze - verdringing*

AOPA citeert een stuk tekst uit de Luchtvaartnota dat gaat over verdringing.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. AOPA wenst kennelijk te betogen dat intrekking in strijd is met de Luchtvaartnota op het punt van verdringing. Verdringing ziet blijkens de tekst van de Luchtvaartnota echter op de situatie dat kleine of algemene luchtvaart (waaronder het zweefvliegen) moet uitwijken naar andere luchthavens als gevolg van vliegbewegingen voor het grote commerciële verkeer. Daarvan is hier geen sprake.

14. *Zienswijze - innovatie en verduurzaming*

AOPA wijst op het belang van innovatie en verduurzaming dat naar voren wordt gebracht in de Luchtvaartnota. Het AOPA wijst daarbij vooral op punten als:

- *stimuleren innovaties: zoals ruimte voor experimenten met nieuwe vervoersvormen en een test- en experimenteerkader met duidelijke spelregels om flexibiliteit te bieden voor innovatieve toepassingen.*
- *Een andere belangrijke kostenpost is het volledig elektrisch vliegen op korte afstandsvluchten (tot 500 kilometer) in 2050. Dit leidt tot forse investeringen in andere vervoersconcepten met nieuwe hybride en elektrische toestellen.*

En in het rapport 'Werkgelegenheidseffecten Vliegveld Valkenburg; impact van nadere invulling werkfuncties':

- *Het plan is om op basis van de reeds bestaande infrastructuur van Vliegveld Valkenburg een aantal nieuwe innovatieve en economische activiteiten te ontplooiën. Dit met behoud van het culturele erfgoed en in combinatie met de herontwikkeling van grote delen van het gehele plangebied met woningbouw.*

AOPA sluit dit punt af met de stelling dat het gebied een nog grotere meerwaarde kan krijgen indien onder de in te trekken luchthavenregeling ook gevleugelde drones worden ingezet.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Op welke wijze invulling wordt gegeven door de lagere overheden aan de uitgangspunten die de Luchtvaartnota formuleert, is een resultaat van bestuurlijk overleg. Op dit moment is in het gebied sprake van een luchthavenregeling voor de ontwikkeling van drones (Unmanned Valley). Daarmee kan niet worden gesteld dat sprake is van strijd met de Luchtvaartnota. Dat eventueel met het aanhouden van de luchthavenregeling voor zweefvliegen in combinatie met gevleugelde drones een grotere meerwaarde kan worden gecreëerd, neemt niet weg dat het Rijksvastgoedbedrijf haar toestemming heeft ingetrokken.

15. *Zienswijze - Groene Buffer*

In het verleden heeft recreatief vliegen op locatie Valkenburg na opheffing van het MVKV voortdurend positieve aandacht gehad van de provincie, de betrokken gemeenten en belangenorganisaties. Meerdere rapporten concludeerden dat het mogelijk was om een zweefvliegveld in te passen. De gemeenteraden van Katwijk en Wassenaar hebben in september 2014 moties aangenomen strekkende tot behoud van het zweefvliegen en tevens werd opgeroepen om gezamenlijk na te denken over de mogelijkheid

van permanente inpassing van het zweefvliegen tussen de bebouwing van Katwijk en Wassenaar. In haar zienswijze op de concept-gebiedsvisie Mient Kooltuin van de gemeente Katwijk heeft de gemeente Wassenaar erop gewezen dat bij motie van de raad van Wassenaar is uitgesproken dat medegebruik door zweefvliegers van het testveld voor drones (UVV) planologisch moet worden toegestaan wanneer de grondeigenaar hiervoor privaatrechtelijke toestemming verleent.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. De benoemde positieve bestuurlijke overwegingen ten aanzien van het voortzetten van de zweefvliegactiviteiten, kunnen niet worden meegenomen in de afweging van het verzoek. Alleen als uit die bestuurlijke overwegingen een harde afspraak/een besluit zou zijn voortgevloeid tussen alle betrokken partijen, zou sprake zijn van een daadwerkelijk mee te nemen belang in de afweging van het verzoek. De afweging moet gemaakt worden naar de actuele omstandigheden en die omstandigheden houden in dat alleen aan de zijde van de gemeente Wassenaar nog uit het beleid blijkt dat het voortzetten van de zweefvliegactiviteiten een wens is. Uit de beleidsstukken van de gemeente Katwijk bijvoorbeeld blijkt die wens niet, bijvoorbeeld ook niet in de gebiedsvisie Mient Kooltuin.

Binnen de gegeven omstandigheden, zijnde dat er alleen vanuit Wassenaar een bestuurlijke bereidheid is tot voortzetten van de zweefvliegactiviteiten en er verder geen harde bestuurlijke afspraken tot voortzetting zijn, heeft te gelden dat het gebrek aan toestemming van de grondeigenaar van doorslaggevende aard is bij de afweging van het verzoek tot intrekking. Het belang van de grondeigenaar om de juridische werkelijkheid in overeenstemming te krijgen met de feitelijke werkelijkheid, namelijk dat er geen gebruik meer kan worden gemaakt van de luchthavenregeling voor zweefvliegen, weegt zwaarder dan het belang tot handhaving van de luchthavenregeling voor zweefvliegen. Indien alle betrokken partijen op bestuurlijk niveau na intrekking van de luchthavenregeling alsnog tot voortzetting van de zweefvliegactiviteiten besluiten, dan kan altijd een verzoek worden gedaan tot het vaststellen van een nieuwe luchthavenregeling.

16. Zienswijze – Recreatie

Onder dit punt beschrijft AOPA kort samengevat de gevolgen van het feit dat het Rijksvastgoedbedrijf haar toestemming voor het gebruik van de grond voor zweefvliegactiviteiten heeft ingetrokken. Die gevolgen komen erop neer dat verschillende Randstedelijke (zweef)vliegverenigingen na sluiting van de vliegvelden Valkenburg en Ypenburg hun activiteiten hebben moeten verplaatsen naar andere steden verder weg gelegen.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Een dergelijk gevolg hangt niet samen met- of wordt niet versterkt door het intrekken van de luchthavenregeling voor zweefvliegers nu dit reeds het gevolg is van het feit dat het Rijksvastgoedbedrijf als grondeigenaar de toestemming voor het gebruik als luchthaven voor zweefvliegen heeft ingetrokken.

17. Zienswijze - opleiding

AOPA stelt samengevat dat in de luchtvaartnota ook het aspect van opleiding wordt benoemd en dat bij de afweging rekening gehouden dient te worden met het feit dat met het intrekken van de luchthavenregeling een opleidingslocatie voor de grote luchtvaart wegvalt.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Op zichzelf genomen kan het zijn dat met het wegvallen van de luchthavenregeling voor zweefvliegen de luchthaven komt te vervallen als opleidingslocatie. Dat is reeds nu ook het geval met het wegvallen van de toestemming van de grondeigenaar. Daarnaast is het niet zo dat met de intrekking geen enkele locatie meer bestaat voor opleiding. Uit de eigen zienswijze van AOPA blijkt immers dat veel van de zweefvliegers naar andere locaties zijn uitgeweken. Uiteraard is het zo dat met het intrekken van de luchthavenregeling op papier (want in de praktijk wordt al niet meer gevlogen) een potentiële opleidingslocatie wegvalt, maar op dit moment gaat –gelet op het bestaan van alternatieven- daar niet een dusdanig zwaar belang van uit dat de afweging van het verzoek tot intrekking tot een afwijzing van het verzoek moet leiden.

Anoniem ingediende zienswijzen

Naast voorgaande zienswijzen hebben wij een niet ondertekend stuk ontvangen met het opschrift “Notitie Luchtvaart Activiteiten UVV”. Omdat dit stuk zienswijzen naar voren brengt over de intrekking van de luchthavenregeling voor zweefvliegen, zullen wij dit stuk ook behandelen als zienswijze en een reactie geven op de inhoud.

18. *Zienswijze*

Het wordt de recreatieve luchtvaart onmogelijk gemaakt om vliegactiviteiten te ontplooiën. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft jarenlang zand in de raderen gegooid om zelfs voor korte termijn gebruik te maken van de gronden voor recreatief vliegen.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Het is aan het Rijksvastgoedbedrijf als eigenaar om te beslissen welk gebruik van de grond zij wel of niet toe wil staan. In de huidige omstandigheden heeft te gelden dat het Rijksvastgoedbedrijf geen toestemming geeft voor het gebruik van de grond als luchthaven voor zweefvliegers. Dat is een gegeven dat meege-nomen dient te worden in de afweging van het verzoek tot intrekking.

19. *Zienswijze*

Momenteel wil een derde partij een trainings- en testlocatie voor haar verkochte vliegende auto's en deze partij heeft plannen om dat op Valkenburg te doen. Het bedrijf zal in 2021 de benodigde certificaten verkrijgen om te mogen vliegen.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Het eventuele voornemen tot het testen van vliegende auto's met gebruikmaking van de luchthavenregeling voor zweefvliegers, is een (te onzeker) belang om tot de afweging te komen dat de luchthavenregeling voor zweefvliegers in stand zou moeten blijven. Daar komt bij dat de luchthavenregeling voor zweef-vliegen het gebruik van vliegende auto's niet toestaat, zodat zelfs als er sprake was van een expliciete wens van het bedrijf om ter plekke te testen en daadwerkelijk de benodigde certificaten waren verkregen, aan deze omstandigheid weinig tot geen belang zou kunnen worden gehecht voor het in stand houden van de luchthavenregeling voor zweefvliegen.

20. *Zienswijze*

Vanuit de TU Delft is aangegeven dat er behoefte is aan een locatie in het westen voor het testen van elektrische vliegtuigen. Dat is nu nog heel lastig en alleen incidenteel mogelijk op bestaande luchtvaart-terreinen. UVV staat op het punt toestemming te verkrijgen voor vliegen buiten zichtlijnen. Dit is een unieke propositie welke weer nieuwe drone activiteiten en bijbehorende bedrijvigheid gaat aantrekken.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. De genoemde kans is geen omstandigheid waaraan doorslaggevende betekenis kan worden toegekend. De luchthavenregeling voor zweefvliegen staat het vliegen met elektrische vliegtuigen zoals de TU Delft die wil ontwikkelen, op dit moment ook al niet toe. Het intrekken van de luchthavenregeling brengt daar geen verandering in. De plannen zijn daarbij op dit moment ook niet concreet genoeg om rekening mee te kunnen houden in de afweging.

21. *Zienswijze*

Er wordt alleen gefocust op woningbouw en mogelijkheden om broodnodige luchtvaartactiviteiten te ontwikkelen worden consistent genegeerd en ook gefrustreerd. Partijen werken langs elkaar heen en ook de politieke gevoeligheid c.q. angst om beperkt luchtvaart toe te staan speelt een rol.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. De bestuurlijke zijde van de ontwikkeling van het gebied en het al dan niet handhaven van luchthavenre-geling voor zweefvliegen vormen bij de huidige stand van zaken geen omstandigheid die intrekking van de luchthavenregeling in de weg staat. Dat zou anders kunnen zijn geweest indien op grond van concrete bestuurlijke afspraken of besluiten het uitoefenen van luchtvaartactiviteiten op grond van de luchthavenregeling op korte termijn denkbaar was geweest. Echter is er geen sprake van concrete be-stuurlijke afspraken die de zweefvliegactiviteiten toestaan en bovendien heeft de eigenaar van de grond de toestemming voor het gebruik voor zweefvliegactiviteiten ingetrokken.

22. *Zienswijze*

Het Rijksvastgoedbedrijf is niet de partij om te vragen of de luchthavenregeling kan worden ingetrokken. Het verzoek van het Rijksvastgoedbedrijf tot intrekking van de luchthavenregeling is onrechtmatig.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht wordt onder een aanvraag verstaan: “*Een verzoek van een belanghebbende, een besluit te nemen.*” Het Rijksvastgoedbedrijf is eigenaar van de grond waar de luchthavenregeling voor zweefvliegen betrekking op heeft. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft haar move-rende motieven om haar toestemming voor het gebruik van de grond voor zweefvliegactiviteiten in te trekken en heeft in het verlengde daarvan belang erbij om duidelijkheid te krijgen over de juridische situatie die van toepassing is op haar grond, zeker met het oog op de ontwikkeling van het gebied en de in het gebied geplande woningbouw. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft daarmee een rechtstreeks met het besluit samenhangend belang, is daarmee belanghebbende en er is derhalve sprake van een aanvraag waarop wij een besluit moeten nemen.

23. *Zienswijze*

Indiener beschrijft een oplossing c.q. plan, om tot een invulling van het gebied te komen, waarin betrokkenen elkaar aanvullen en faciliteren in hun behoefte. Indiener stelt dat het een geweldig samenwerkingsverband zou zijn van test/drones/en recreatief vliegen met voornamelijk elektrische luchtvaart en zweefvliegen. UVV zal de regie moeten voeren en een aanvraag doen voor het uitbreiden van luchthavenregeling voor zweefvliegen.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Het gaat om hypothetische toekomstige omstandigheden die onvoldoende concreet zijn. De beschreven wens of beschrijving van een gewenste uitkomst van bestuurlijk overleg, is geen omstandigheid die kan leiden tot een afwijzing van het verzoek tot intrekking. De beschreven uitbreiding van de luchthavenregeling is een optie die altijd op tafel zal liggen, in die zin dat ook na het intrekken van de luchthavenregeling voor zweefvliegen een nieuwe luchthavenregeling zou kunnen worden vastgesteld indien de betrokkenen in bestuurlijke zin daartoe besluiten.

Zienswijzen PAL-V

24. *Zienswijze*

PAL-V is een Nederlands bedrijf dat de eerste vliegende auto ter wereld op de markt aan het brengen is. Voor het starten en landen is het van het belang dat over Nederland een aantal luchthavens verdeeld zijn. Vliegveld Valkenburg is daarbij geografisch en economisch een belangrijke plek. PAL-V wordt een EASA gecertificeerde vliegtuigfabriek.

Reactie Zienswijze

De zienswijze leidt op zichzelf noch in samenhang met andere zienswijzen tot een ander besluit. Het belang dat namens PAL-V wordt geschetst is een onzekere toekomstige omstandigheid waar op dit moment geen aanleiding voor is om mee te nemen in de afweging. Daar komt bij dat het intrekken van de luchthavenregeling voor zweefvliegen de mogelijkheden voor PAL-V niet anders maakt, nu de luchthavenregeling niet toestaat dat gevlogen wordt met vliegende auto's. Met andere woorden, het al dan niet bestaan van de luchthavenregeling voor zweefvliegen staat los van de mogelijkheden van PAL-V bij het creëren van voldoende verdeelde start- en landingsplekken over Nederland.

Conclusie

Zoals hierboven bij de zienswijzen beschreven leiden de ingediende zienswijzen niet tot een andere afweging. Gelet op de beschreven omstandigheden en met inachtneming van de ingediende zienswijzen, leidt de afweging tot de conclusie dat het verzoek om intrekking kan worden gehonoreerd.