

Toelichting

Inleiding

Op 18 december 2008 is de Wet luchtvaart zodanig gewijzigd dat er een nieuw stelsel van besluiten ontstond ten behoeve van luchthavens. Deze wetswijziging, bekend onder de naam Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthaven (RBML), trad op 1 november 2009 in werking. Voor regionale burgerluchthavens had de wetswijziging ook tot gevolg dat het bevoegd gezag veranderde. Met ingang van deze laatstgenoemde datum ging dat namelijk over van het Rijk naar de provincies. Provinciale staten van de provincie Groningen dienen op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart besluiten te nemen voor de luchthavens gelegen binnen de grenzen van de provincie Groningen. De provincie kende op dat moment de volgende luchtvaartterreinen:

- MLA Vliegveld Stadskanaal
- Vliegveld Oostwold
- Zweefvliegveld Veendam
- Helikoptervliegveld UMCG Groningen
- MLA-terrein Grootegast.

Afhankelijk van de op 30 oktober 2009 geldende status van de betreffende luchthaven op grond van de Luchtvaartwet, de oude regelgeving die van toepassing was op de betreffende terreinen, gelden er overgangstermijnen voor de overgang naar de nieuwe regelgeving. Deze varieert per luchthaven van en kan uiteenlopen van 'geen overgangstermijn' tot 'binnen 5 jaar na inwerkingtreding van RBML'. Voor vliegveld Oostwold hebben provinciale staten op 25 september 2013 een luchthavenbesluit vastgesteld. Op dezelfde datum zijn ook de luchthavenregelingen voor de velden Grootegast en Veendam vastgesteld. Voor de helihaven van het UMCG en het vliegveld Stadskanaal moeten nog luchthavenbesluiten of -regelingen worden voorbereid. Op 14 april 2014 is door de Stichting Luchthaven Stadskanaal een aanvraag voor een luchthavenbesluit voor het vliegveld Stadskanaal ingediend.

Vliegveld Stadskanaal onder de oude regelgeving

In 1955 nam het concern N.V. Philips' Gloeilampenfabrieken een productielocatie in Stadskanaal in gebruik. Tussen de dorpen Stadskanaal en Onstwedde werd in het jaar daarop in opdracht van N.V. Philips tevens een vliegstrip aangelegd. Dit vliegveldje was een schakel tussen de vestiging van de N.V. Philips te Stadskanaal en de rest van het concern. Bij besluit van 14 juli 1961 (nr. TW/13802) van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat werd het terrein geformaliseerd en middels een zogeheten aanwijzingsbesluit aangewezen als een luchtvaartterrein op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet.

Op 3 juni 1977 (LT/L 22573) werd de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet aangepast omdat het luchtvaarterrein door de gemeente Stadskanaal van Philips werd overgenomen. Het vliegveld werd hiermee ook opengesteld voor zakelijk verkeer anders dan ten behoeve van Philips. Het feitelijke gebruik van het terrein bleef toen echter beperkt tot voornamelijk landbouwsproeivliegtuigen. In 1982 constateert de Rijksluchtvaartdienst dat niet aan de eisen van de Luchtvaartwet en de geldende aanwijzing wordt voldaan en wordt het vliegveld bij besluit van 14 juli 1982 (LT/L 23441) gesloten voor luchtverkeer met uitzondering van landbouwsproeivliegtuigen. Korte tijd later wordt, in eerste instantie als proef, het gebruik van het vliegveld ten behoeve van het vliegen met Ultra Lichte Vliegtuigen (ULV's) toegestaan. Deze nieuwe gebruikers van het vliegveld verenigden zich in december 1982 in de Vliegvereniging Westerwolde. Op 17 januari 1986 (LT/L 20247) is de aanwijzing opnieuw gewijzigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Middels dit besluit werd de baanlengte ingekort en werd het gebruik verder beperkt tot uitsluitend ULV's.

De aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet is nadien nog één keer gewijzigd en wel op 26 oktober 1993 (RLD/VI/L 93.010901). Met deze wijziging werd alleen de tenaamstelling van de aanwijzing aangepast. Deze ging hiermee over van de gemeente Stadskanaal naar de Stichting Luchthaven Stadskanaal.

Omzettingsregeling luchthaven Stadskanaal

In artikel X van de wijziging van de Wet RBML van 18 december 2008 is voorzien in omzettingsregelingen voor luchthavens die op het moment van inwerkingtreding van deze wet waren aangewezen op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet. De omzettingsregelingen vormen

overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten en de luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen die voor desbetreffende luchthavens op grond van de nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft op 17 juni 2011 de Omzettingsregeling luchthaven Stadskanaal vastgesteld. Deze regeling is op 30 juni 2011 gepubliceerd (Staatscourant 2011 nr.11141) en op 1 juli 2011 in werking getreden.

Met het inwerkingtreden van de omzettingsregeling is het aanwijzingsbesluit vervallen. Omdat vliegveld Stadskanaal een burgerluchthaven van regionale betekenis is, is daarmee het bevoegd gezag voor de handhaving van de bepalingen uit de omzettingsregeling gelijktijdig overgegaan van Rijk naar Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen. De omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment waarop Provinciale Staten voor de luchthaven een luchthavenbesluit of luchthavenregeling hebben vastgesteld en deze in werking is getreden. Inhoudelijk is de omzettingsregeling een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit. De geldende voorwaarden uit het aanwijzingsbesluit en de wijzigingen daarop, zijn dan ook overgenomen in de omzettingsregeling. Dit betekent dat in de omzettingsregeling is aangegeven waar het vliegveld is gelegen, welke omvang het heeft, wat de lengte van de landingsbaan is en in welke richting deze is gelegen. Tevens is aangegeven dat uitsluitend burger MLA's (MLA = Micro Light Aeroplane, deze aanduiding is in de plaats gekomen voor de term ULV) gebruik mogen maken van het vliegveld. Het gebruik van het vliegveld mag volgens de omzettingsregeling alleen plaats vinden binnen de daglichtperiode overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften van het Luchtverkeersreglement. Een curieuze voorwaarde is daar in de regeling aan toegevoegd want in afwijking van de bedoelde daglichtperiode mag de periode worden verlengd voor het uitvoeren van worden uitgevoerd ten behoeve van het bespuiten en bestuiven van landbouwgewassen. De periode mag dan worden verlengd tot uiterlijk een half uur vóór zonsopgang en een half uur na zonsondergang. Landbouwsproeivliegtuigen hebben echter een veel hoger maximum startgewicht dan MLA's en zijn derhalve op grond daarvan in principe niet toegestaan op het vliegveld Stadskanaal.

MER en MER-beoordeling

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een uitgebreid onderzoek naar allerlei effecten op natuur, milieu en leefbaarheid. Een milieueffectrapportage is altijd gekoppeld aan een besluit en kan ook noodzakelijk zijn voor een luchthavenbesluit. In de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage zijn de toetsingscriteria hiervoor weergegeven. Deze bijlage bevat een lijst met activiteiten waarvan de bijbehorende besluiten m.e.r.-plichtig (C-lijst) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Voor luchthavens is hierin het volgende opgenomen:

Bijlage	Activiteiten	Gevallen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
C 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2. en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van een luchthaven (m.u.v. Schiphol) een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: <ol style="list-style-type: none"> 1. de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters. 	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2. en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van luchtverkeerswegen of de wijziging van vliegroutes.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van: <ol style="list-style-type: none"> 1. Het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe veiligheidsrisico of geluidbelasting, of 2. De grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij: <ol style="list-style-type: none"> a. De voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1) dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2) die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b. Het beperkingengebied vervalt. 	De structuurvisie, bedoeld in de artikel 2.2. en 2.3. van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van een luchthaven (m.u.v. Schiphol) een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.

Voor vliegveld Stadskanaal geldt dat er geen sprake is van het wijzigen van de ligging van de start- of landingsbaan. De lengte van start- en landingsbaan zal ook niet worden gewijzigd en blijft 500 meter. Ten aanzien van de besluitvorming voor het luchthavenbesluit voor vliegveld Stadskanaal kan dan ook worden geconcludeerd dat er geen sprake is van m.e.r.-plicht dan wel m.e.r.-beoordelingsplicht.

Ondanks dat geen sprake is van een m.e.r.-plicht dan wel m.e.r.-beoordelingsplicht, zou, indien er reden is aan te nemen dat er significante milieueffecten kunnen optreden, echter alsnog een milieueffectrapportage nodig kunnen zijn. Milieueffecten waarvoor in dit kader meer inzicht is gewenst betreffen de lokale luchtkwaliteit en de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattypen. In een vormvrije m.e.r. kan dit worden onderzocht.

De vormvrije m.e.r. is uitgevoerd. Het onderzoek en de resultaten daarvan zijn beschreven in het rapport: "(vormvrij) m.e.r. beoordelingsrapport Luchthaven Stadskanaal te Vledderveen (gemeente Stadskanaal)", rapportnummer 2015.039.06-01, WINDMILL, 19 juni 2015.

Uit het onderzoek is gebleken dat de ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor de overschrijdingen van de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Hierdoor is er geen sprake van significante gevolgen voor luchtkwaliteit.

De berekende stikstofdepositie is ten hoogste 0,003 mol N/ha/jaar op het (meest dichtbijgelegen) Natura-2000 gebied waar de kritische depositiewaarde wordt overschreden (Lieftingsbroek). Op overige gebieden is de bijdrage 0.001 of lager. Vanwege deze lage bijdragen is geen sprake van significante gevolgen voor wat betreft stikstofdepositie.

Omdat ook voor de overige aspecten geen sprake is van significante milieueffecten en de locatie en de nabije omgeving verder geen bijzondere kenmerken hebben die geschaad kunnen worden door het initiatief, is er geen aanleiding voor een nadere milieueffectrapportage.

Op 17 februari 2014 heeft de gemeenteraad van Stadskanaal het bestemmingsplan "Landelijk Gebied, Aviaweg 2" vastgesteld. Hierbij is rekening gehouden met bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r. genoemde criteria. In hoofdstuk 4 - Omgevingsfactoren - van het bestemmingsplan is inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu.

Niet meegenomen als aspecten bij de beoordeling in het bestemmingsplan zijn de beperkingengebieden die op grond van de Wet luchtvaart aan een luchthavenbesluit moeten worden verbonden. Dit zijn de beperkingengebieden die gaan gelden op grond van artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens. Hiervoor zijn in de aanvraag van het luchthavenbesluit de resultaten van berekeningen op grond van geluid en externe veiligheid opgenomen. Bij de berekeningen hiervoor zijn de op grond van de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven berekeningsmethodieken gehanteerd. Geconstateerd kan worden dat de aanvraag ook ten aanzien van deze aspecten belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving en het milieu uit sluit. Naast de beperkingengebieden ten aanzien van geluid en externe veiligheid zullen aan het luchthavenbesluit ook beperkingengebieden worden verbonden waarin bouwhoogtes in de omgeving van de luchthaven worden vastgelegd. Deze zijn mede gebaseerd op internationale regelgeving (ICAO) en leiden ook niet tot gevolgen voor de omgeving en het milieu.

Op grond van het onderhavige luchthavenbesluit zullen in het bestemmingsplannen die dit betreffen voor het eerst beperkingengebieden nabij het vliegveld worden vastgelegd.

Aanvraag

In artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven in welke gevallen Provinciale Staten een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling dienen te nemen voor een luchthaven. De vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist indien een contour van plaatsgebonden risico van 10^{-6} of een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} buiten het luchthavengebied valt. De eerstgenoemde contour ligt door het relatief intensieve gebruik van het vliegveld bij Stadskanaal buiten het luchthavengebied, de tweede ligt volledig binnen de begrenzing van het luchthavengebied. In hetzelfde artikel van het Besluit burgerluchthavens is verder aangegeven dat de vaststelling van een luchthavenregeling in ieder geval volstaat bij een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door micro light aeroplanes. Het huidig gebruik van vliegveld Stadskanaal beperkt zich tot deze luchtvaartuigen. In de Omzettingsregeling luchthaven Stadskanaal is immers aangegeven dat uitsluitend burger MLA's gebruik mogen maken van het vliegveld Stadskanaal. Uit het bovenstaande kan in ieder geval worden geconcludeerd dat bij de formulering van de Wet luchtvaart en daarbij behorende regelgeving voor wat betreft MLA-vliegvelden geen rekening is gehouden met vliegvelden zoals Stadskanaal. Een variant, dat één van de contouren bij een dergelijk vliegveld wel buiten het luchthavengebied zou liggen, is niet voorzien.

De Omzettingsregeling luchthaven Stadskanaal dient te worden opgevolgd door een door Provinciale Staten vast te stellen besluit in de vorm van een luchthavenbesluit of luchthavenregeling. Omdat de exploitant ook aanleiding ziet voor een inhoudelijke bijstelling van hetgeen op het vliegveld zou moeten worden toegestaan, heeft zij een aanvraag voor een luchthavenbesluit ingediend. De inhoud van deze aanvraag is getoetst aan artikel 10 van de Luchtvaartverordening provincie Groningen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat deze aanvraag voldoende informatie beschikt en daarom in behandeling kan worden genomen. Op grond van artikel 3 van deze verordening kan een aanvraag tot vaststelling van een luchthavenbesluit door Provinciale Staten worden omgezet in en behandeld als een aanvraag tot vaststelling van een luchthavenregeling. Dit kan indien zij dat op grond van de ingediende gegevens of uit beleidsmatige overwegingen aangewezen achten. Hiertoe is echter geen aanleiding.

In de aanvraag is het huidig gebruik van het vliegveld Stadskanaal beschreven. Hierbij is ten behoeve van berekeningen op grond van geluid en externe veiligheid uitgegaan van een gebruik dat bestaat uit maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar. Dit komt overeen met het huidig gebruik. Een wijziging ten opzichte van het huidig gebruik is echter dat deze vliegbewegingen niet uitsluitend door MLA's worden gemaakt maar ook door andere categorieën luchtvaartuigen. Dit betreft onder meer deltavliegtuigen, Light Sport Aircraft (LSA, maximaal startgewicht tot 600 kg) en Very Light Aircraft (VLA, maximaal startgewicht 750 kg, binnenkort uit te breiden tot 890 kg). Van deze laatste twee categorieën zijn de karakteristieken op zich vergelijkbaar met die van MLA's. Een aanpassing van de Regeling veilig

gebruik luchthavens en andere terreinen, waarbij specifieke veiligheidseisen voor het gebruik van LSA en VLA van MLA-luchthavens zullen worden geïntroduceerd, is in voorbereiding.

Gebruiksruimte

In het luchthavenbesluit wordt beslist over de milieugebruiksruimte van de luchthaven. Daarnaast reguleert het luchthavenbesluit het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Het luchthavenbesluit wordt bij provinciale verordening vastgesteld door de Provinciale Staten. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen geschieden in overeenstemming met de Wet luchtvaart. Gedeputeerde Staten zijn hiertoe bevoegd. De bepalingen die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Provinciale Staten hebben daarnaast de mogelijkheid aanvullende bepalingen in het besluit op te nemen.

Handhavingspunten

Het luchthavenbesluit bevat ten minste handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidsbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan. Voor het vliegveld Stadskanaal was de ligging van de handhavingspunten al gedefinieerd in de eerder genoemde omzettingsregeling. Deze is in het luchthavenbesluit ongewijzigd overgenomen. De hoogte van de grenswaarden voor geluid op deze handhavingspunten is berekend overeenkomstig het *Voorschrift voor de berekening van de L_{den} -geluidsbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens* (bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens). Indien er in de berekende situatie ook woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de 56 dB(A) L_{den} geluidscontour moet op deze locatie ook een handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidsbelasting worden opgenomen. Hier is bij vliegveld Stadskanaal geen sprake van. Er is dan ook geen aanleiding tot het opnemen van extra handhavingspunten in het luchthavenbesluit.

De grenswaarden leggen de gebruiksruimte van de luchthaven vast. Uitgangspunt van de berekening van deze grenswaarden is het door de aanvrager in de aanvraag voor het luchthavenbesluit opgestelde invoerscenario waarbij is uitgegaan van 45.000 vliegbewegingen per jaar.

Invoerscenario

Ten behoeve van de aanvraag om een luchthavenbesluit zijn berekeningen uitgevoerd voor wat betreft geluid en externe veiligheid. Deze berekeningen zijn uitgevoerd volgens de in artikel 4 en artikel 5 van de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven wijze. Op grond van artikel 6 van deze Regeling moet hierbij voor beide berekeningen dezelfde geprognosticeerde gebruiksgegevens van de luchthaven worden gebruikt.

Het gehanteerde invoerscenario betreft een totaal aan 45.000 vliegbewegingen per jaar, waarvan 90% van de vliegbewegingen wordt uitgevoerd gedurende de dagperiode en 10% gedurende de avondperiode. Bij dit invoerscenario gaat ten aanzien van de geluidberekening uit van luchtvaartuigen in de geluidscategorie 008, de categorie waarin MLA's vallen.

Voor de berekeningen op grond van externe veiligheid is eveneens als uitgangspunt genomen dat er maximaal 45.000 vliegbewegingen op jaarbasis worden uitgevoerd. Als maximaal startgewicht (MTOW) van de luchtvaartuigen is in deze berekening 730 kilogram gehanteerd. Dit is de lichtste categorie vliegtuigen die is gedefinieerd in het berekeningsmodel GEVERS. Met een startgewicht van maximaal 450 kg voldoen alle MLA's hier ruimschoots aan. Ook voor de andere categorieën luchtvaartuigen (LSA en VLA), zoals door de Stichting luchthaven Stadskanaal in de aanvraag voor het luchthavenbesluit zijn genoemd, ligt het hanteren van deze gewichtsklasse in de rede.

Ruimtelijke beperkingen

De geluidsgrenswaarden op de zogeheten handhavingspunten zijn berekend en vastgelegd in dit luchthavenbesluit. Op basis van hetzelfde invoerscenario zijn daarnaast de op grond van artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens bedoelde contouren bepaald. Dit zijn:

- a. contouren ter aanduiding van het 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico;
- b. een geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} ;
- c. een geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} ;
- d. een geluidscontour van 70 dB(A) L_{den} .

De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren en 56 dB(A) L_{den} -contouren vormen gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen liggen zoals vastgelegd in Besluit burgerluchthavens artikel 10, 11

en 12. Zo mag er op grond van deze artikelen binnen de 10^{-5} plaatsgebonden risico geen nieuwbouw van een gebouw plaatsvinden en dienen bestaande woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming te worden onttrokken. In het gebied tussen de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren is nieuwbouw van gebouwen in principe niet toegestaan. Voor vliegveld Stadskanaal geldt dat nergens de 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour wordt overschreden. Deze contour kan dus niet in beeld worden gebracht. Buiten het luchthavengebied maar binnen de berekende 10^{-6} contour voor plaatsgebonden risico bevinden zich thans geen gebouwen of woningen en er zijn ook geen voornemens om deze binnen deze contouren te realiseren.

De geluidscontouren van de waarden 48 en 56 dB(A) L_{den} zijn tevens weergegeven. Omdat er nergens in het gebied rondom de luchthaven een waarde van 70 dB(A) L_{den} wordt bereikt is er geen contour van 70 dB(A) L_{den} . Op grond van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw in principe niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} . Deze contour ligt echter in zijn geheel binnen de grenzen van het luchthavengebied en er is dan ook geen sprake van woningen of geluidgevoelige gebouwen binnen deze contour. De 48 dB(A) L_{den} -contour ligt aan de noordwestzijde van de luchthaven net buiten het luchthavengebied. In het gebied binnen deze contour buiten het luchthavengebied zijn geen woningen of geluidsgevoelige gebouwen aanwezig dan wel gepland. Op grond van de huidige bestemming van dit gebied behoort dit ook niet tot mogelijkheden. Het is dan ook niet nodig om bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit hierover nog een nadere afweging te maken zoals bedoeld in artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens.

Naast de bovengenoemde contouren voor externe veiligheid en geluid kent artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens ook nog ruimtelijke beperkingen in verband met de vliegveiligheid. Hiervan zijn de volgende relevant voor vliegveld Stadskanaal:

- e. contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
- f. een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid.

De omvang van de onder e. en f. genoemde gebieden met ruimtelijke beperkingen in verband met het veilige gebruik van het vliegveld is grotendeels gebaseerd op voorschriften van de ICAO en hangt samen met de karakteristieken van de luchthaven, in dit geval van de baanlengte. In de aangegeven veiligheidsgebieden zijn obstakels niet toegestaan, tenzij dit breekbaar en licht van constructie is en gelden eisen ten aanzien van de vlakheid van het terrein. Voor wat betreft het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid geldt dat geen object is toegestaan dat hoger is dan de geldende hoogte voor het betreffende gebied. Deze hoogte en omvang van deze beperkingengebieden zijn bepaald middels de Regeling burgerluchthavens.

Op grond van artikel 8.47 en artikel 8.8 van de Wet luchtvaart moeten bij de vaststelling van een bestemmingsplan de beperkingengebieden uit het luchthavenbesluit in acht worden genomen. Indien het bestemmingplan op deze onderdelen niet in overeenstemming is met het Luchthavenbesluit, geldt de laatstgenoemde als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. De gemeenteraad is op grond van artikel 8.8, lid 3, van de Wet luchtvaart verplicht om binnen een jaar nadat het besluit in werking is getreden het bestemmingsplan overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen.

Het gebied met de hoogtebeperkingen (kaart 5 bij dit besluit) grenst aan de westzijde aan het plangebied voor het Windpark De Drentse Monden - Oostermoer. De locaties van de geplande windturbines liggen buiten het gebied met hoogtebeperkingen. Hierdoor hebben de hoogtebeperkingen van dit besluit geen gevolgen voor de het geplande windturbinepark, zoals de locaties daarvan ten tijde van het nemen van dit besluit bekend gelden er geen wettelijke beperkingen vanwege het geplande windturbinepark voor de luchthaven Stadskanaal. Dit is bevestigd door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Door de initiatiefnemer van het windmolenpark is per mail van 20 april 2015 aan de provincie aangegeven dat zij (vooralsnog) geen knelpunten ziet tussen het voorgenomen windpark en de hoogtebeperkingen van het te nemen luchthavenbesluit voor de luchthaven Stadskanaal.

Toetsing aan Provinciaal omgevingsplan

Het provinciaal beleid voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013 (POP) dat Provinciale Staten van Groningen op 17 juni 2009 hebben vastgesteld. Op 24 april 2013 is dit plan door Provinciale Staten met 2 jaar verlengd. In paragraaf 4.1.6 van het POP is het beleid ten aanzien van luchtverkeer weergegeven. Voor vliegveld Stadskanaal zijn de volgende beleidsvoornemens relevant:

1. Geen toename van het aantal vliegbewegingen op het MLA-terrein van Stadskanaal en onderzoeken of het noodzakelijk is om dat aantal aan een maximum te verbinden.
2. Ten behoeve van de vliegveiligheid worden grenzen gesteld aan de vrije bouwhoogte van objecten rondom luchthavens en luchtvaartterreinen. Het gaat om zones rond de luchthaven Groningen Airport Eelde, voor zover deze gebieden binnen de grenzen van de provincie Groningen liggen, en de kleine luchtvaartterreinen van Stadskanaal en Oostwold.

Ten aanzien van de bovengenoemde punten kan thans worden het volgende worden vastgesteld:

- Ad 1. De aanvraag om een luchthavenbesluit gaat uit van maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar. Een aantal jaren geleden lag dit aanzienlijk hoger maar door gewijzigd vlieggedrag, mede in gang gezet door de verdere ontwikkeling van de gebruikte toestellen, is dit gedaald tot het huidige aantal. Stichting luchthaven Stadskanaal voorziet thans geen groei in het aantal vliegbewegingen. De gevolgen voor wat betreft geluid en externe veiligheid van dit aantal vliegbewegingen zijn in beeld gebracht in de aanvraag. Binnen de berekenende contouren bevinden zich geen woningen of andere geluidgevoelige gebouwen dan wel kwetsbare objecten. Middels dit luchthavenbesluit wordt dus geen toename van het aantal vliegbewegingen toegestaan en, door het opnemen van een maximum in de aan het luchthavenbesluit verbonden regels, een grens gesteld aan het aantal vliegbewegingen per jaar.
- Ad 2. De op grond van artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens op te nemen hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid zijn aan dit luchthavenbesluit verbonden.

Onderscheid grenswaarden en regels

De gebruiksmogelijkheden van een luchthaven worden in het luchthavenbesluit vastgelegd in grenswaarden en regels. In de systematiek van de RBML, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, bestaat een belangrijk onderscheid in de toepassing van regels en grenswaarden.

Grenswaarden

De grenswaarden geven de exploitant en gebruikers van vliegveld Stadskanaal gezamenlijk een milieugebruiksruimte. De grenswaarden richten zich tot alle en zijn niet gericht op de exploitant of één of meerdere gebruikers specifiek. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant en de gebruikers. Als een grenswaarde wordt overschreden, is het niet zo zeer van belang wie dat veroorzaakt heeft, als wel dat er een maatregel wordt getroffen die erop is gericht dat in de toekomst geen overschrijding meer voorkomt. Het treffen van een maatregel kan ook inhouden dat er geen maatregel opgelegd wordt, indien geen overschrijding meer wordt voorzien. De bevoegdheid tot het opleggen van een maatregel is voor vliegveld Stadskanaal bij Gedeputeerde Staten.

Een maatregel is gericht tot diegene die het in zijn vermogen heeft deze uit te voeren en is in beginsel niet begrensd in tijd of een gebruiksjaar. Gedeputeerde staten leggen een maatregel op zolang zij van oordeel zijn dat de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken als de betrokkenen zelf orde op zaken stellen door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren. De maatregel kan betrekking hebben op alle onderwerpen waarover Gedeputeerde Staten op grond van de wet bevoegd zijn. Een op te leggen maatregel zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn verwoord. Betrokkenen hebben de mogelijkheid om vooraf hun zienswijze met betrekking tot de maatregel kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete.

Regels

Regels kunnen zich tot alle sectorgenoten richten, maar eenieder is daarop wel individueel aanspreekbaar. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een

verplichting. Ook deze bevoegdheid is voor vliegveld Stadskanaal neergelegd bij Gedeputeerde Staten.

Rapportage

Handhaving gebeurt op basis van gegevens die de exploitant aan Gedeputeerde Staten rapporteert. De eisen aan de rapportage zijn onder andere geregeld in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Op grond van artikel 14 van deze regeling houdt de exploitant een register bij met daarin de op grond van dit artikel verplichte gegevens. In aanvulling hierop dient de exploitant van de luchthaven, op grond van artikel 8.54 van de Wet luchtvaart, ook berekeningen uit te voeren naar de milieubelasting veroorzaakt door het luchthavenluchtverkeer.

Indien in het Luchthavenbesluit geen afwijkende bepalingen zouden zijn opgenomen, zou op de rapportage van deze gegevens artikel 13 van de Regeling burgerluchthavens van toepassing zijn. Dit artikel verwijst naar Bijlage 7 van dezelfde wettelijke regeling. Hierin zijn de te rapporteren gegevens en rapportagefrequenties vastgelegd. In dit luchthavenbesluit is echter gekozen om een vereenvoudigde rapportage per kwartaal voor te schrijven. Voor wat de geluidsberekening is voornamelijk een jaarlijkse rapportage verplichting aangehouden.

Afweging overige grenswaarden of regels

In het onderhavige luchthavenbesluit zijn grenswaarden en regels opgenomen voor wat betreft geluid. Op grond van artikel 8.44, lid 2 Wet luchtvaart, kan een luchthavenbesluit verdere regels of grenswaarden bevatten die noodzakelijk zijn met het oog op het externe veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. In de hiervoor weergegeven paragraaf 'Ruimtelijke beperkingen' is aangegeven dat er binnen de vastgestelde 10^{-6} -contour voor plaatsgebonden risico geen sprake is van woningen, bedrijfswoningen en/of van beperkt kwetsbare gebouwen. Het is daarom niet nodig om ten aanzien van het aspect externe veiligheid nog aanvullende grenswaarden of regels te stellen. Wel geldt op grond van artikel 18 van het Besluit burgerluchthavens een verplichting voor Provinciale Staten om elke vijf jaar na vaststelling van het luchthavenbesluit de contouren voor 10^{-5} - en 10^{-6} -plaatsgebonden risico op basis van het feitelijk gebruik te berekenen. Deze berekening wordt openbaar gemaakt.

Voor wat betreft luchtverontreiniging geldt dat, gelet op de aard en omvang van de luchtvaartuigen die gebruik maken van het vliegveld Stadskanaal, het huidige en toekomstige beoogde gebruik van dit vliegveld en de lokale achtergrondconcentraties van relevante luchtverontreinigende stoffen geen aanleiding geven tot het stellen van regels of grenswaarden voor dit aspect. Zoals eerder in deze toelichting is aangegeven zijn belangrijke nadelige gevolgen ook op dit aspect uitgesloten.

Procedure

Het ontwerp van dit besluit is op 19 mei 2015 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Groningen en heeft van 2 juni 2015 tot en met 13 juli 2015 ter inzage gelegen. In de kennisgeving van de terinzagelegging is aangegeven dat op 10 juni 2015 op de luchthaven Stadskanaal een informatieavond zou worden gehouden. Tijdens de terinzagelegging konden door eenieder schriftelijke zienswijzen worden ingebracht, en tijdens de informatieavond konden mondelinge zienswijzen worden ingebracht.

Op het ontwerpbesluit hebben wij schriftelijke noch mondelinge zienswijzen ontvangen. Hierdoor is dit besluit ongewijzigd ten opzichte van het ontwerp.

Artikelsgewijs

Artikel 1: Dit artikel beschrijft de luchthaven waarop dit Luchthavenbesluit van toepassing is. De betreffende kadastrale nummering is deze zoals in 2014 van toepassing was.

Artikel 2: Dit artikel beschrijft de ligging en omvang van de start- en landingsbaan. Hierin vinden geen wijzigingen plaats ten opzichte van de baan zoals op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Stadskanaal is aangegeven.

Artikel 7: Op grond van dit artikel is het toegestaan dat gemotoriseerde luchtvaartuigen met een maximaal startgewicht van 890 kilogram gebruik mogen maken van de luchthaven Stadskanaal.

Artikel 10: In dit artikel zijn de grenswaarden vastgelegd die de gebruiksruimte van de luchthaven bepalen. De invoergegevens die gebruikt zijn voor de berekening zijn vastgelegd in de aanvraag van Stichting luchthaven Stadskanaal voor dit luchthavenbesluit. Ook ten behoeve van de berekening gehanteerde routes maken deel uit van de aanvraag.

Artikel 11: Zie toelichting op de kaartbijlage 1.

Artikel 12: Dit artikel legt de beperkingengebieden vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden gelden daardoor alleen voor zover deze buiten het luchthavengebied liggen. Zie tevens de toelichting op de kaartbijlagen 2 t/m 6.

Artikel 13: Op grond van de Wet geldt een verbod op nieuwbouw van woningen en geluidsgevoelige gebouwen in de 56 dB(A) L_{den} -contour. Bij vliegveld Stadskanaal is binnen deze contour geen sprake is van woningen en geluidsgevoelige gebouwen en is dat op grond van het thans geldende bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt. Ook binnen de verder van de luchthaven gelegen 48 dB(A) L_{den} -contour zijn geen woningen en geluidsgevoelige gebouwen gelegen of gepland. Om toekomstige ongewenste situaties te voorkomen gelden op grond van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens geldende bepalingen voor het gehele gebied binnen de ruimste contour (m.u.v. het luchthavengebied).

Toelichting op de kaartbijlagen:

Kaart 1 - Luchthavengebied, start- en landingsbaan, handhavingspunten:

Op grond van artikel 8.47 wordt ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven. Middels kaart 1 wordt het luchthavengebied van het vliegveld Stadskanaal weergegeven, in de kaarten 2 t/m 6 zijn de beperkingengebieden op grond van geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid weergegeven. Voor het luchthavengebied geldt dat hiermee het gebied wordt vastgesteld dat bestemd is voor gebruik als luchthaven. Het luchthavengebied maakt geen deel uit van de zogeheten beperkingengebieden.

Kaart 2 - Contouren in verband met geluidbelasting:

In artikel 3 van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat L_{den} wordt gebruikt voor het berekenen van de geluidbelasting. De wijze waarop de contouren moeten worden berekend is nader uitgewerkt in artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens waarbij is aangegeven dat het in bijlage 1 van de regeling weergegeven rekenvoorschrift moet worden gehanteerd. De uitgevoerde berekening in bijlage 15 van de aanvraag van het luchthavenbesluit is uitgevoerd middels het berekeningsprogramma L_{den} -tool, dat is gebaseerd op dit berekeningsvoorschrift.

Artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens schrijft voor dat de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} -contouren moeten worden opgenomen in het luchthavenbesluit. Voor Stadskanaal geldt dat echter dat nergens de waarde van 70 dB(A) L_{den} wordt overschreden zodat er geen sprake van kan zijn dat deze contour in beeld wordt gebracht.

Kaart 3 - Contour in verband met extern veiligheidsrisico:

In artikel 3 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven dat het beperkingengebied met betrekking tot het externe-veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risicocontouren. Op grond van artikel 5, lid 1, van het besluit is de vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien de contour van het plaatsgebonden risico van 10^{-6} buiten het luchthavengebied valt. Dit is bij vliegveld Stadskanaal het geval. De wijze waarop deze contour moet worden berekend is middels artikel 5 van

de Regeling burgerluchthavens vastgelegd. Hierin wordt doorverwezen naar een in bijlage 2 van de regeling weergegeven rekenvoorschrift. Voor Stadskanaal is de veiligheidscontour middels het berekeningsprogramma GEVERS, dat gebaseerd is op dit rekenvoorschrift, bepaald. Het resultaat hiervan is weergegeven in bijlage 16 van de aanvraag. Dat de op kaart 3 van het luchthavenbesluit weergegeven contouren hiervan afwijken komt doordat deze contouren overeenkomstig paragraaf 6.1 van het rekenvoorschrift zijn gestileerd en afgekapt.

Op grond van artikel 9, onder a, van het Besluit burgerluchthavens bevat het luchthavenbesluit in ieder geval contouren ter aanduiding van het 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico. Bij Stadskanaal is er echter nergens sprake van een overschrijding van het 10^{-5} plaatsgebonden risico zodat deze contour dan ook niet kan worden weergegeven.

Ten aanzien van het rekenmodel GEVERS kan verder nog één kanttekening worden geplaatst. Door het gebruik van dit model is er sprake van een overschatting omdat er is uitgegaan van een maximum startgewicht (MTOW) van 730 kg, het laagste startgewicht dat in het model kan worden ingevoerd. Dit is echter aanzienlijk hoger dan het maximale startgewicht voor MLA's van 450 kg.

Kaart 4 - Veiligheidsgebieden:

Op grond van artikel 13 van het Besluit burgerluchthavens moeten veiligheidsgebieden in het verlengde van de baanstrook worden gedefinieerd. De omvang van deze gebieden wordt bepaald door middel van artikel 7 van de Regeling burgerluchthavens waarin wordt doorverwezen naar bijlage 3 van deze regeling. Voor de veiligheidsgebieden gelden voorwaarden ten aanzien van obstakels en hellingen.

Kaart 5 - Hoogtebeperkingen rondom luchthaven:

In artikel 14 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven dat in verband met de vliegveiligheid beperkingen worden gesteld aan de hoogte van obstakels in de omgeving van de luchthaven. De definiëring van deze hoogtebeperkingen wordt gedaan in artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens. In dit artikel wordt doorverwezen naar specifieke onderdelen van de internationale richtlijn ICAO Annex 14 Volume 1. De hoogtebeperkingen vloeien onder meer voort uit de omvang van de start- en landingsbaan van vliegveld Stadskanaal waarbij kan worden vastgesteld dat er sprake is van approach runway met code nummer 1. Voor wat betreft de omvang van outer horizontal surface en de conical surface wordt in artikel 8 doorverwezen naar bijlage 5 van de regeling. De outer horizontal surface bevindt zich op een hoogte van 100 meter en heeft een straal, gemeten vanaf de baan, van 5100 meter. De conical surface begint op 45 meter hoogte op een afstand van 2000 meter van de baan en sluit op 3100 meter afstand aan de outer horizontal surface.

Kaart 6 - Hoogtebeperkingen in nabijheid van start- en landingsbaan:

Net als de op kaart 5 weergegeven hoogtebeperkingen geldt dat de hoogtebeperkingen in de nabijheid van de start- en landingsbaan zijn gebaseerd op artikel 14 van het Besluit burgerluchthavens en artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens. In de regeling wordt hierbij doorverwezen naar de internationale richtlijn ICAO Annex 14 Volume 1. De omvang van deze hoogtebeperkingen is gebaseerd op een omvang van de start- en landingsbaan van de categorie approach runway met code nummer 1.