

718008
01 februari 2021

**Aanvraag Wijziging
Luchthavenregeling
MLA luchthaven Kanaal B
NZ 77,
Emmercompascuum**

Dhr. J.H. Snuverink

Definitief



Duurzame oplossingen in
energie, klimaat en milieu

Postbus 579
7550 AN Hengelo
Telefoon (074) 248 99 40

Documenttitel	Aanvraag Wijziging Luchthavenregeling MLA luchthaven Kanaal B NZ 77, Emmercompascuum
Soort document	Definitief
Datum	01 februari 2021
Projectnummer	718008
Opdrachtgever	Dhr. J.H. Snuverink
Auteur	Joost Sissingh, Pondera Consult
Vrijgave	Maarten Jaspers Faijer, Pondera Consult

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	1
1.1	Toelichting op de aanvraag	1
1.2	Procedure en bevoegd gezag	2
1.3	Gegevens aanvrager	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Locatie	4
2.1	Omschrijving locatie	4
2.2	Planologische situatie	5
2.3	Omgeving van de vliegstrip	6
3	Gebruik van de Vliegstrip	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Vliegbaan	7
3.3	Vliegtuig	7
3.4	Vliegbewegingen	7
4	Effecten van de vliegstrip	8
4.1	Geluid	8
4.2	Externe veiligheid	9
4.3	Energiepark Pottendijk	10
4.4	Luchtverontreiniging	12
4.5	Rapportageverplichting	13

Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting op de aanvraag (onderhavig document)

Bijlage 2: Situatietekening vliegstrip

Bijlage 3: Onderzoeksrapport geluidbelasting M+P

Bijlage 4: Onderzoeksrapport Externe Veiligheid NLR

Bijlage 5: Luchtvaartstudie windpark Pottendijk nabij vliegstrip EHEM NLR

Bijlage 6: Machtiging

Bijlage 7: Toestemmingsverklaring gemeente Emmen

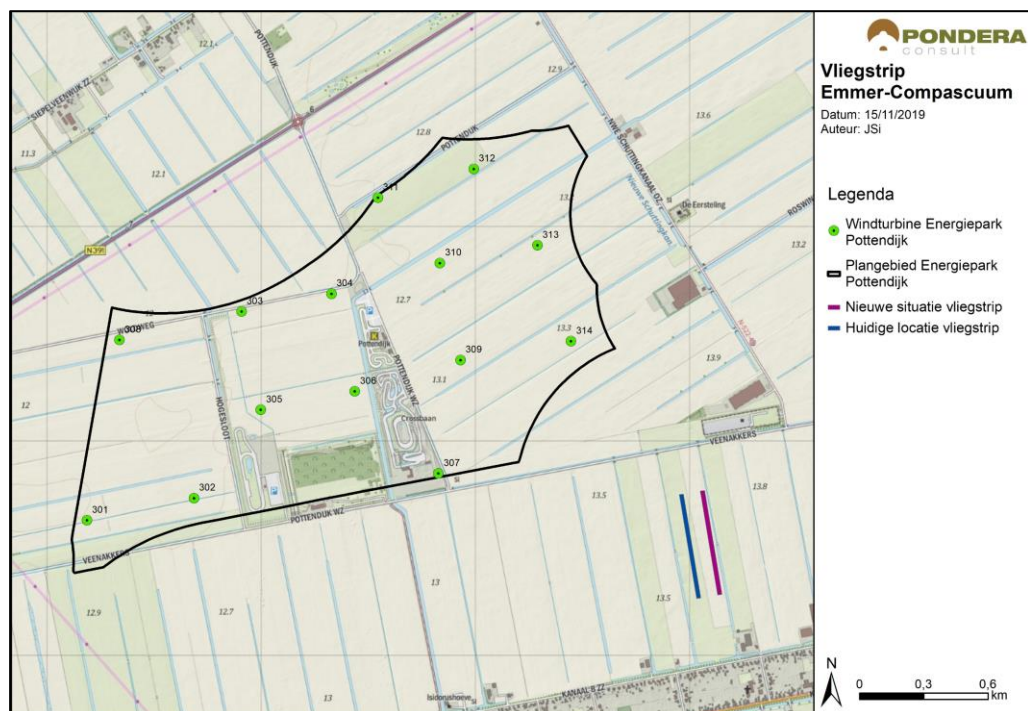
1 INLEIDING

1.1 Toelichting op de aanvraag

Dhr. Snuverink heeft een vliegstrip in gebruik in zijn eigen perceel aan Kanaal B NZ 77, te Emmer-Compasuum. Deze privé-vliegstrip ligt ten westen van Emmer-Compasuum. Op de vliegstrip wordt hoofdzakelijk gevlogen met micro-light aeroplanes (MLA's). Voor deze vliegstrip is reeds een luchthavenregeling afgegeven door de provincie Drenthe en opgenomen in de Luchthavenverordening Drenthe.

Nu wordt er ten noordwesten van de vliegstrip Energiepark Pottendijk ontwikkeld, bestaande uit 14 windturbines en een zonnepark. De nominale vliegroute van en naar de vliegstrip passeert Energiepark Pottendijk op minder dan drie maal de rotordiameter¹ vanaf de meest nabij gelegen windturbine. Hierdoor kan een veiligheidsrisico ontstaan voor MLA's die op de vliegstrip opereren. De exploitant van Energiepark Pottendijk en Dhr. Snuverink zijn overeengekomen om de vliegstrip 100 meter oostwaarts parallel te verschuiven en bij het starten en landen aan de noordzijde van de vliegstrip korter in- en uit te draaien (zie Figuur 1.1). Deze maatregel wordt toegepast om de vliegveiligheid te garanderen (zie ook paragraaf 4.3).

Figuur 1.1 Vliegstrip en Energiepark Pottendijk



¹ Dit betreft de rotordiameter van de dichtstbijzijnde windturbine: ofwel 2 maal de wielengte van de betreffende windturbine.

Voor de verschuiving zal de luchthavenregeling moeten worden gewijzigd. Tevens wordt er een wijziging aangevraagd van het aantal toegestane vliegbewegingen (zie ook paragraaf 3.4). De huidige luchthavenregeling voorziet in maximaal 160 starts en 160 landingen per jaar, met gemiddeld 3 starts en 3 landingen per week. Het aantal starts en landingen per dag is gemaximeerd op 3.

Onderhavige aanvraag voorziet in de toelichting op de volgende wijzigingsaanvraag van de luchthavenregeling:

- Parallele verschuiving vliegstrip 100 meter oostwaarts;
- Het gebruik van de luchthaven is beperkt met een maximum van 185 starts en 185 landingen per jaar. Dit is inclusief de organisatie van een jaarlijkse Fly-In.

1.2 Procedure en bevoegd gezag

Op grond van de Wet Luchtvaart is het verboden om een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt. Volgens het Besluit Burgerluchthavens (artikel 5) volstaat de vaststelling van een luchthavenregeling bij een luchthaven die uitsluitend door MLA's wordt gebruikt. Bevoegd gezag voor het wijzigen van de Luchthavenregeling is de Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe. Artikel 2.3 en artikel 2.4 van de Luchthavenverordening Drenthe bevat de voorschriften waaraan een aanvraag tot wijziging van een luchthavenregeling aan moet voldoen. In dit document worden de in de Luchtvaartverordening gevraagde gegevens verstrekt.

1.3 Gegevens aanvrager

In onderstaande tabel worden de gegevens van de aanvrager weergegeven. De aanvrager is gelijk aan de eigenaar van de vliegstrip.

Tabel 1.1 gegevens aanvrager

Initiatiefnemer	
Voorletters	J.H.
Achternaam	Snuverink
Functie	Eigenaar
Geslacht	Man
Vestigingsadres bedrijf	
Postcode	7881 NS
Huisnummer	77
Straatnaam	Kanaal B NZ
Woonplaats	Emmer-Compasuum
Contactgegevens	
Telefoonnummer	+31 (0)6-51785292
E-mailadres	jh@famsnuverink.nl

De aanvrager wordt bijgestaan door een adviesbureau. De aangegeven contactpersoon van het adviesbureau in onderstaande tabel is tevens de gemachtigde voor het indienen van de gewijzigde luchthavenregeling. De machtiging is opgenomen in bijlage 6.

Tabel 1.2 gegevens gemachtigde

Bedrijf	Pondera Consult B.V.
Contactpersoon	
Voorletters	J.F.W.
Achternaam	Rijntalder
Functie	Directeur
Geslacht	Man
Vestigingsadres bedrijf	
Postcode	6814 CM
Huisnummer	13
Straatnaam	Amsterdamseweg
Woonplaats	Arnhem
Contactgegevens	
Telefoonnummer	088-7663372
E-mailadres	j.sissingh@ponderaconsult.com

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de locatie van de vliegstrip nader toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het gebruik van de vliegstrip beschreven en de wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de relevante milieueffecten van de activiteit beschreven.

2 LOCATIE

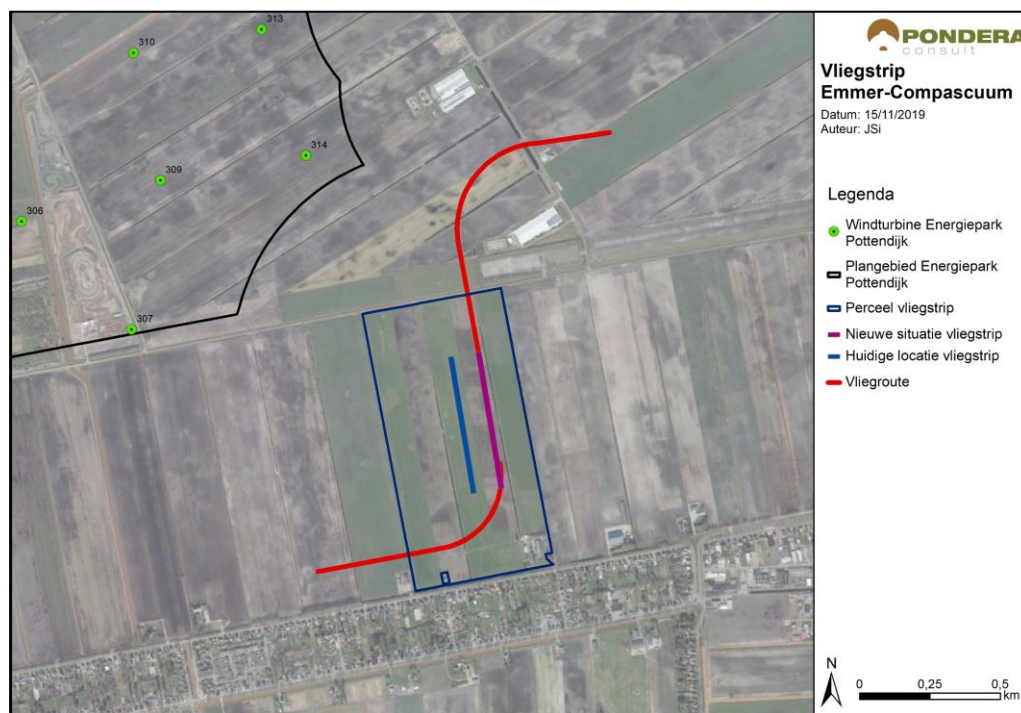
2.1 Omschrijving locatie

De vliegstrip (baan) is gesitueerd op circa 2 kilometer ten westen van Emmer-Compascuum in de gemeente Emmen. Het betreffende perceel en de omliggende percelen zijn hoofdzakelijk agrarische gronden. Direct ten noordwesten van de vliegstrip wordt Energiepark Pottendijk gerealiseerd, bestaande uit 14 windturbines en een zonnepark. Voor de bouw en exploitatie van het energiepark is reeds een omgevingsvergunning afgegeven door de gemeente Emmen.

De vliegstrip ligt haaks op Kanaal B NZ, waardoor er vanaf de vliegstrip richting het noorden en zuiden kan worden gevlogen. De vliegstrip zal in de nieuwe situatie 100 meter oostwaarts parallel worden verschoven. De vliegstrip beslaat een lengte van 560 meter en een breedte van 40 meter (zie bijlage 2 voor een situatietekening). De baan ligt in een obstakelvrije zone van 600 bij 40 meter.

Aspect	Informatie
Adres	Kanaal B NZ 77
Postcode	7881 NS
Plaats	Emmer-Compascuum
Gemeente	Emmen
Coördinaten (middelpunt nieuwe locatie vliegstrip in RD)	X: 264111 Y: 537495

Figuur 2.1 Vliegstrip Pottendijk huidige en nieuwe situatie (indicatief, zie bijlage 2 voor de situatietekening van de nieuwe situatie)



2.1.1 Eigendomssituatie

Het perceel waarop de vliegstrip in zowel de huidige als de nieuwe situatie is gesitueerd, is in eigendom van de eigenaar van de vliegstrip, te weten: J.H. Snuverink (zie ook bijlage 2 voor de situatietekening met kadastrale aanduiding).

Tabel 2.1 Perceelinformatie

Kadastrale aanduiding	Gemeentecode - Sectie - Nummer
Perceel vliegstrip	EMNOO - AB - 196

2.2 Planologische situatie

Het perceel waarop de vliegstrip is gesitueerd valt onder het bestemmingsplan “buitengebied 2011” van de gemeente Emmen. Ter plaatse van de vliegstrip geldt de enkelbestemming ‘Agrarisch met waarden – grootschalige Veenontginningen’. Ter hoogte van de huidige vliegstrip geldt tevens de functieaanduiding ‘specifieke vorm van recreatie – luchthavenregeling micro light airplanes’. Binnen dit vlak is het gebruik van MLA’s toegestaan. De nieuwe locatie van de vliegstrip valt net buiten het vlak met deze functieaanduiding (zie het lichtgrijze vlak in Figuur 2.2). Daarom is het verschuiven van de vliegstrip op deze locatie in strijd met de regels ruimtelijke ordening. Parallel aan deze aanvraag loopt de procedure voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan voor het gebruik van het zweefvliegveld op de voorgenomen locatie. Zie ook bijlage 7 voor een toestemmingsverklaring van de gemeente Emmen.

Figuur 2.2 Bestemmingsplan “Buitengebied 2011”

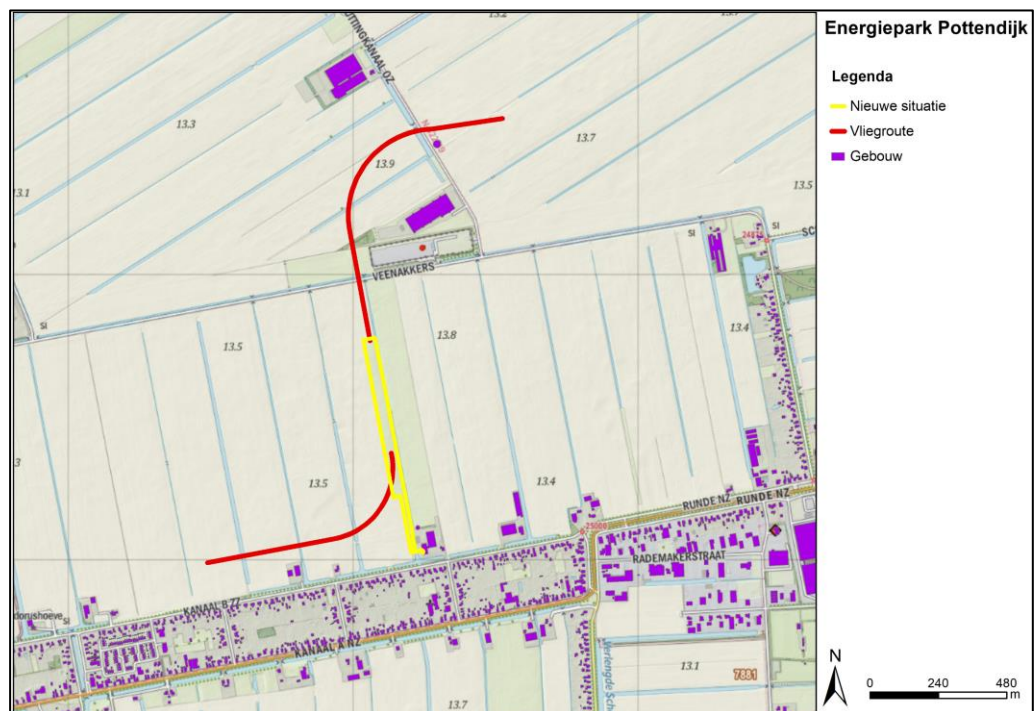


Bron: ruimtelijkeplannen.nl

2.3 Omgeving van de vliegstrip

Aan de zuidzijde van de nieuwe locatie van de vliegstrip is lintbebouwing aanwezig op minimaal 300 meter, behorende bij de dorpen Emmer-Erfscheidenveen en Emmer-Compascuum. De woningen aan de lintbebouwing aan de zuidzijde zijn maximaal 22 meter boven NAP². De eigenaar van de vliegstrip is tevens woonachtig op het betreffende perceel. Aan de noordzijde van de vliegstrip bevinden zich een tweetal agrarische bedrijfspanden op circa 560 en 940 meter afstand met een hoogte van circa 20 meter boven NAP. Er zijn in de nabijheid van de vliegstrip geen bouwwerken of andere objecten aanwezig aan de west- en oostzijde.

Figuur 2.3 Vliegstrip en omliggende panden



² De vliegstrip ligt op minimaal 12,9 meter boven NAP

3 GEBRUIK VAN DE VliegSTRIP

3.1 Inleiding

Op dit moment is er een luchthavenregeling van kracht voor het gebruik van de vliegstrip. De huidige luchthavenregeling (die komt te vervallen) is opgenomen dat 160 starts en 160 landingen per jaar mogen worden uitgevoerd, met gemiddeld 3 starts en 3 landingen per week. Het aantal starts en landingen per dag is gemaximeerd op 3. In onderhavige aanvraag wordt er, naast de verschuiving van de vliegstrip, een wijziging in het vlieggebruik van de vliegstrip aangevraagd. De volgende paragrafen geven een nadere toelichting op de aangevraagde wijziging.

3.2 Vliegbaan

De baan is een grasbaan met afmetingen van circa 560 x 40 meter. De baan ligt in een obstakelvrije strook van 600 bij 40 meter. De baan kan in twee richtingen gebruikt worden: baan 17 in (magnetische) richting 175° en baan 35 in richting 355° (zie bijlage 2 voor een situatietekening).

3.3 Vliegtuig

Op de luchthaven wordt hoofdzakelijk gevlogen met micro light aeroplanes (MLA's) en aanverwante vliegtoestellen gevlogen. Er wordt hoofdzakelijk gevlogen met het toestel met registratie PH-4A6. Dit vliegtuig is van het merk Czech Aircraft Works s.r.o. en type Zenair CH 601 XL Zodiac.

3.4 Vliegbewegingen

Op de vliegstrip zullen maximaal 185 starts en 185 landingen per jaar worden uitgevoerd. Hierbij is inbegrepen de vliegbewegingen tijdens een jaarlijks georganiseerde "fly-in". Dit betekent dat de beperking van drie vluchten per etmaal komt te vervallen. De vliegstrip wordt uitsluitend voor privé- of hobbydoeleinden gebruikt. Er zullen geen commerciële vluchten plaatsvinden.

Circa 80% van alle vluchten worden verricht in de periode tussen maart en september. Er kan worden gestart vanaf beide kanten van het vliegveld, waarbij starts en landingen in zuidelijke richting het meest voorkomen (zie bijlage 2 voor de vliegroutes). Er wordt hoofdzakelijk in de dagperiode (07.00-19.00 uur) gevlogen.

Vanaf de schuur waarin het vliegtuig doorgaans wordt gestald wordt er naar de vliegstrip getaxied. Het vliegtuig start op vol motorvermogen en komt na 150 tot 200 meter los van de grond. In circa 1 tot 2 minuten wordt geklommen naar 150 tot 200 meter hoogte, waarna het motorvermogen verlaagd wordt tot circa 80%. Op circa 500 meter voor de landing wordt volledig gas teruggenomen.

4 EFFECTEN VAN DE VliegSTRIP

4.1 Geluid

Conform artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is het vaststellen van een luchthavenbesluit nodig, wanneer de geluidscontour van $L_{den} = 56$ dB(A) buiten het luchthavengebied³ valt. Ditzelfde artikel stelt echter dat voor MLA's het vaststellen van een luchthavenregeling volstaat. Conform de luchthavenverordening Drenthe is een onderzoek verricht ter bepaling van bovengenoemde geluidscontour en het vaststellen van de geluidsbelasting op mogelijke handhavingspunten. Hieronder volgen de belangrijkste resultaten van het onderzoek. Voor een uitgebreidere analyse en onderliggende uitgangspunten wordt verwezen naar bijlage 3.

Aan de hand van de uitgangspunten uit hoofdstuk 2 van bijlage 3 is de L_{den} berekend. In Figuur 4.1 is de contour van $L_{den} = 35$ dB(A) weergegeven die ruim binnen de grenzen van het vliegveld valt⁴. De $L_{den} = 56$ dB(A) contour is te klein om nauwkeurig te kunnen berekenen, maar ligt volledig binnen de 35 dB(A) contour en valt daarom ook ruim binnen het luchthavengebied. In de berekeningen is met name de start van belang, vanwege het hogere motorvermogen en de lagere snelheid tijdens de start. De vluchtbeweging na de start heeft een verwaarloosbare invloed op de geluidscontouren. In de berekeningen voor het vaststellen van de contouren is geen meteorcorrectie⁵ toegepast. Het toepassen van deze toeslag zou resulteren in een verhoging van de geluidsbelasting met circa 0,8 dB, waarbij bovenstaande conclusie gelijk blijft.

Figuur 4.1 Contour van $L_{den} = 35$ dB(A). Het oranje vlak is het terrein van de luchthaven.



³ Het luchthavengebied is in dit geval het perceel waarop de vliegstrib op gesitueerd is.

⁴ De $L_{den} = 35$ dB(A) contour is de meest luide en zichtbare contour die op kaartbeeld is weer te geven. Deze geluidswaarde betreft geen juridische grenswaarde.

⁵ In de Regeling burgerluchthavens is het toepassen van een meteorcorrectie van 20% op het baangebruik beschreven. Deze toeslag is bedoeld om met de jaarlijkse variatie in weeromstandigheden rekening te houden.

Voorstel handhavingspunten

In het onderzoeksrapport (bijlage 3) is tevens een voorstel gedaan voor handhavingspunten op 100 meter in het verlengde van de baankoppen (zie punt 17 en 35 in Figuur 4.1). In Tabel 4.1 is op de voorgestelde handhavingspunten de geluidbelasting weergegeven. Voor de berekening op de handhavingspunten is meteorcorrectie toegepast, waarbij wordt uitgegaan dat het baangebruik in beide richtingen met 20% toeneemt.

Tabel 4.1 Berekende geluidbelasting op handhavingspunten

Baankop	X-coördinaat in RD (m)	Y-coördinaat in RD (m)	L _{den} (dB (A))	L _{den} (dB (A)) inclusief 20% meteorcorrectie
35	264.039	537.862	24,6	25,4
17	264.170	537.137	21,9	22,7

4.2 Externe veiligheid

Volgens artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien een contour van het plaatsgebonden risico van 10^{-6} buiten het luchthavengebied⁶ valt. Ditzelfde artikel stelt echter dat voor MLA's het vaststellen van een luchthavenregeling volstaat. Conform de luchthavenverordening Drenthe is een onderzoek verricht ter bepaling van de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour. Voor een uitgebreidere analyse en onderliggende uitgangspunten wordt verwezen naar bijlage 4.

De risicoanalyse behelst het uitvoeren van berekeningen van externe veiligheidsrisico's die aansluiten bij hoofdstuk 2 van de Regeling burgerluchthavens. De 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour met meteotoeslag, de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour en het totaal risicogewicht worden berekend en bepaald overeenkomstig het in bijlage 4 van de regeling opgenomen rekenvoorschrift.

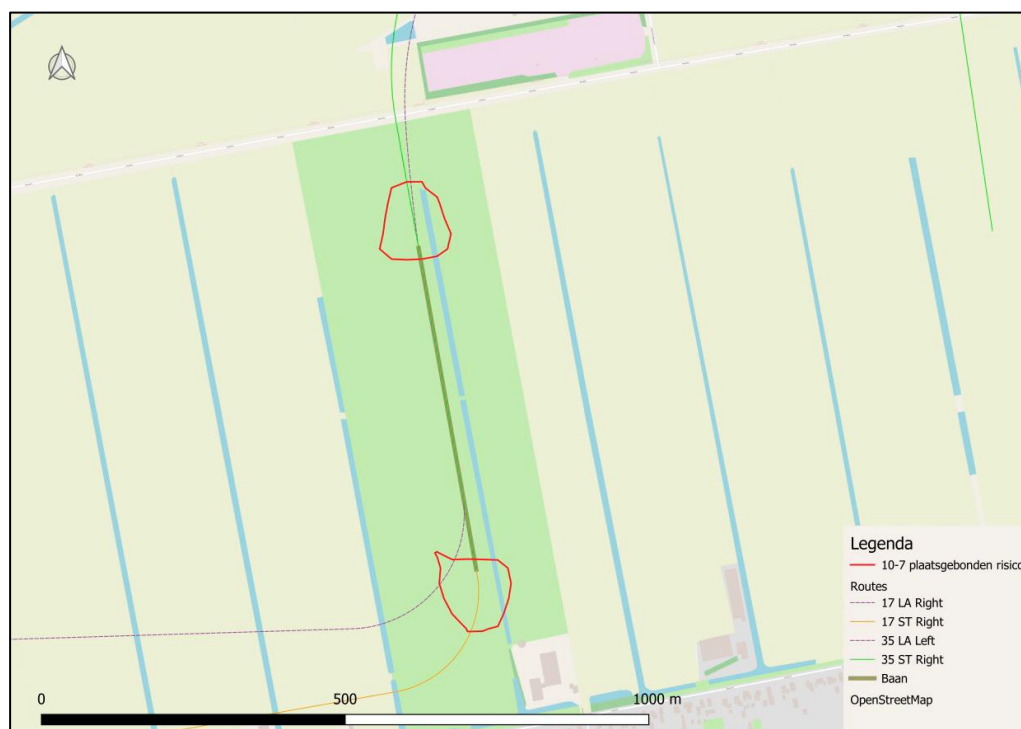
Plaatsgebonden risicocontouren

De berekeningsresultaten laten zien dat er geen plaatsgebonden risicocontouren zijn voor de risicowaarden van 10^{-5} (met meteotoeslag) en 10^{-6} per jaar. Het berekende plaatsgebonden risico is dus altijd lager dan 10^{-6} per jaar. Daarmee is het plaatsgebonden risico buiten het luchthaventerrein ook lager dan 10^{-6} per jaar.

Om een beeld te geven van de ligging en hoogte van het risico is in Figuur 4.2 de 10^{-7} plaatsgebonden risicocontour weergegeven. Deze contouren liggen tevens binnen de grenzen van het luchthavengebied.

⁶ Het luchthavengebied is in dit geval het perceel waarop de vliegstrip op gesitueerd is.

Figuur 4.2 Contour 10⁻⁷ plaatsgebonden risico Vliegstrip



Totaal risicogewicht

Het totaal risicogewicht (TRG) is een maat voor het totale risico door vliegverkeer op een luchthaven. Het TRG wordt bepaald als de som voor alle vliegtuigbewegingen per jaar van het product van het maximaal startgewicht (maximum take-off weight, of MTOW in ton) en de ongevalkans per beweging. Bij TRG is de locatie van de risico's rondom de luchthaven niet van belang. De TRG-berekening is per definitie gebaseerd op alle vliegtuigbewegingen exclusief meteotoeslag.

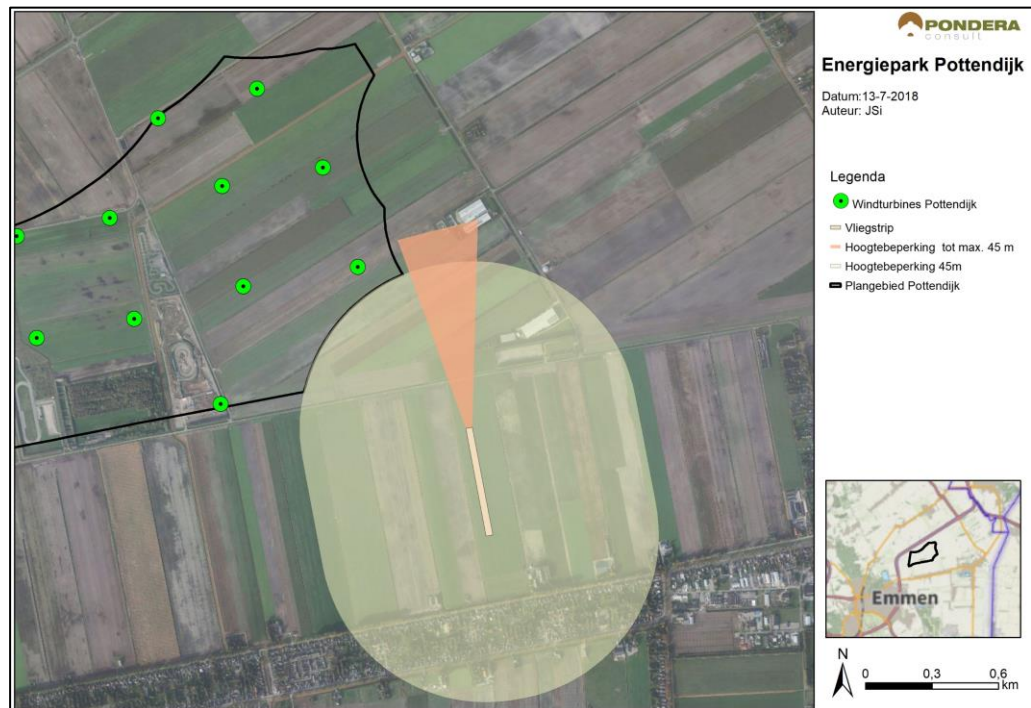
Het totaal risicogewicht (TRG) bedraagt 0.001 ton/jaar.

4.3 Energiepark Pottendijk en overige omliggende obstakels

Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen

Zoals toegelicht in de inleiding ligt Energiepark Pottendijk in de nabijheid van de vliegstrip. De begrenzing van het plangebied van Energiepark Pottendijk komt voort uit de Structuurvisie Emmen, Windenergie en bijbehorende planMER-studie. In deze studie is rekening gehouden met de aanwijzing van locatie Pottendijk door de obstakelvlakken behorende bij de vliegstrip als uitsluitingscriterium te hanteren. De obstakelvlakken (specifiek voor MLA's) volgen uit de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (artikel 25, lid 1). In Figuur 4.3 zijn de obstakelvlakken rondom de huidige locatie van de vliegstrip conform artikel 25, lid 1 uit de Regeling ingetekend.

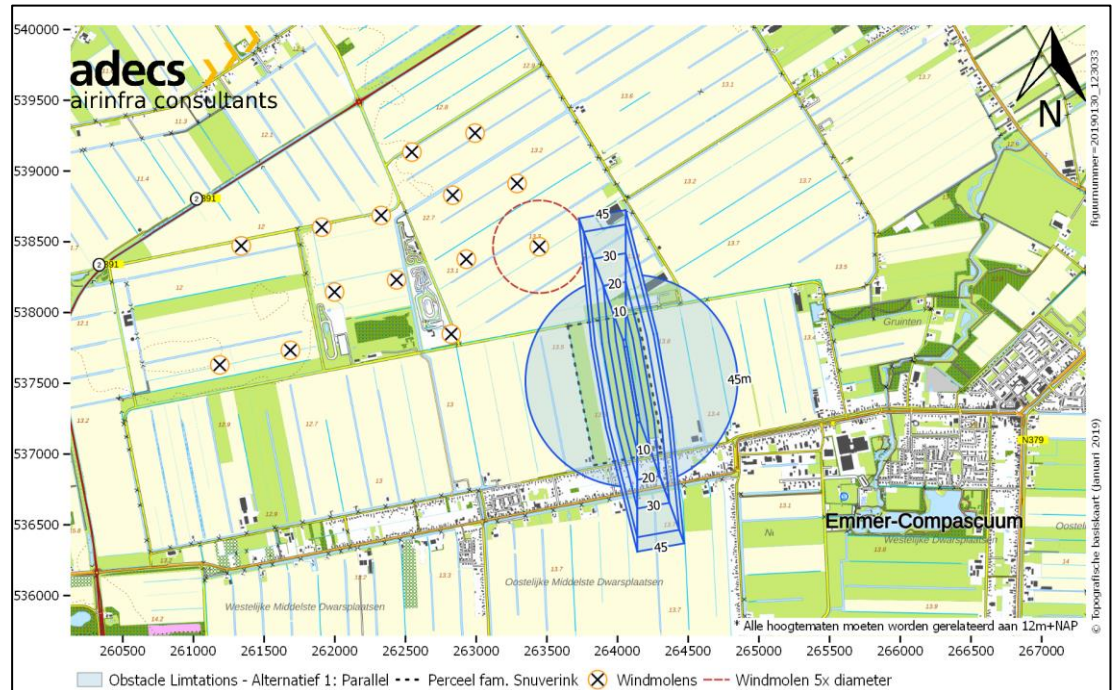
Figuur 4.3 Obstakelvlakken vliegstrip MLA (huidige situatie)



De obstakelvlakken en de bijbehorende hoogtebeperkingen rondom de nieuwe locatie van de vliegstrip zijn weergegeven in Figuur 4.4. De obstakelvlakken zijn in de nieuwe situatie op een grotere afstand van de dichtstbijzijnde windturbines van Energiepark Pottendijk gesitueerd zijn. Geconcludeerd wordt dat het plangebied van Energiepark Pottendijk en de vergunde windturbineposities buiten de wettelijk vastgelegde obstakelvlakken van de vliegstrip vallen.

Figuur 4.4 laat ook de omliggende bebouwing zien rondom de vliegstrip. De agrarische bedrijfsgebouwen aan de noordzijde van de vliegstrip voldoen ruim aan de hoogtebeperkingen. De woningen aan de lintbebouwing direct aan de zuidzijde zijn maximaal 22 meter boven NAP, terwijl de vliegstrip op minimaal 12,9 meter boven NAP is gelegen. De hoogtebeperkingen ter hoogte van de lintbebouwing liggen tussen de 10 en 25 meter ten opzichte van het maaiveld van de vliegstrip (zie Figuur 4.4). De omliggende bebouwing steken dus niet door de obstakelvlakken zoals vastgelegd in artikel 25, lid van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

Figuur 4.4 Obstakelvlakken vliegstrip MLA (nieuwe situatie)



Vliegveiligheid

Desondanks kan er in de huidige situatie van de vliegstrip een veiligheidsrisico ontstaan voor MLA's die op de vliegstrip opereren, door de nabijheid van de windturbines en de bijbehorende effecten van tipwervels, windhinder en van turbulentie. Daarom heeft de gemeente Emmen in 2018 opdracht gegeven aan NLR⁷ om een veiligheidsanalyse uit te voeren (zie bijlage 5). NLR heeft geadviseerd om de vliegstrip parallel in oostelijke richting te verschuiven en tegelijkertijd zo kort mogelijk in te draaien bij vertrek richting het noorden en nadering vanaf het noorden. Deze maatregel maken de gering aanwezige risico's volledig acceptabel. De exploitant van Energiepark Pottendijk en Dhr. Snuverink zijn overeengekomen om bovenstaande maatregelen toe te passen, welke middels onderhavige wijzigingsaanvraag mogelijk gemaakt worden.

4.4 Luchtverontreiniging

Het vliegtuig dat veruit het meest gebruik maakt van de vliegstrip is zoals aangegeven een MicroLight Aeroplane (MLA) van Czech Aircraft Works s.r.a. (CZAW) modeltype Zenair CH 601 XL Zodiac. Dit model is een propeller aangedreven vliegtuig, dat gebruikt maakt van een benzine motor (type Rotax 912 ULS) met een kracht van 100pk. Aangezien het aantal vliegbewegingen per jaar op de vliegstrip beperkt is, kan worden gesteld dat de luchtverontreiniging gelijk dan wel minder zal zijn met het gebruik van een reguliere benzine auto in de nabije omgeving van de vliegstrip. Daarnaast zijn in de omgeving geen (gevoelige) natuurgebieden aanwezig, die beïnvloed kunnen worden door het gebruik van de vliegstrip. Het dichtstbijzijnde natura 2000-gebied is Bargerveen en ligt op circa 12 kilometer afstand van de vliegstrip. Aanvullende berekeningen ten aanzien van luchtverontreiniging worden dan als niet nodig geacht.

⁷ Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

4.5 Rapportageverplichting

De exploitant draagt zorg voor het rapporteren over het gebruik van de luchthaven. Binnen een maand na het einde van een gebruiksjaar⁸ overlegt de exploitant een rapportage aan de gedeputeerde staten van Drenthe. Het doel van deze rapportage is inzicht verschaffen in het gebruik van de luchthaven. De opzet van de rapportage zal vooraf worden goedgekeurd door de gedeputeerde staten.

⁸ Het begin van het gebruiksjaar zal nader worden bepaald.