

Beschikking van
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

op de op 13 maart 2018 bij hen binnen gekomen aanvraag
om een luchthavenregeling als bedoeld in artikel 8.64 Wet luchtvaart
voor een luchthaven ten behoeve van het testen van Remotely Piloted
Aircraft System (RPAS) in relatie tot precisielandbouw aan de
Postelsedijk 15, 5541 NM Reusel.

Overeenkomstig het door Gedeputeerde Staten van
Noord-Brabant genomen besluit,
namens deze,

G. Mennen,
Programmamanager Integraal Mobiliteitsbeleid

Besluit

Luchthavenregeling vaststellen

Onderwerp

Wij hebben op 13 maart 2018 een aanvraag om een luchthavenregeling als bedoeld in artikel 8.64 Wet luchtvaart ontvangen van Jacob van den Borne. Het betreft een aanvraag om een luchthavenregeling als bedoeld in artikel 8.64 Wet luchtvaart voor een luchthaven ten behoeve van het testen van Remotely Piloted Aircraft System (RPAS), ook wel bekend als drones, aan de Postelsedijk 15, 5541 NM Reusel. Het testen van RPAS geschiedt in relatie tot precisielandbouw. Precisielandbouw is op het juiste moment op de juiste plaats de juiste teeltmaatregel toepassen. De RPAS die gebruikt zullen worden, vallen allen onder de maximale gewichtsnorm van 150 kg en zullen uitsluitend elektrisch aangedreven zijn.

Besluit

Wij besluiten, gelet op de overwegingen die zijn opgenomen in dit besluit en gelet op de Wet luchtvaart, de daarop betrekking hebbende uitvoeringsbesluiten en -regelingen:

- de luchthavenregeling vast te stellen voor het testen van uitsluitend elektrisch aangedreven RPAS tot maximaal 150 kg in relatie tot precisielandbouw (artikelen 8.1a en 8.64 Wet luchtvaart).
- dat de aanvraag onderdeel uitmaakt van deze luchthavenregeling, voor zover voorschriften of beperkingen van deze luchthavenregeling niet anders bepalen.

Inhoudsopgave

Besluit.....	2
Voorschriften.....	4
Figuur 1: Luchthavengebied.....	6
Procedurale overwegingen.....	7
Inhoudelijke overwegingen.....	10

Voorschriften

1. Algemeen

Artikel 1

In deze luchthavenregeling wordt verstaan onder:

- | | | | |
|----|------------------------|---|---|
| a. | exploitant | : | de houder van een luchthavenregeling; |
| b. | gebruiker | : | een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij; |
| c. | gebruiksjaar | : | een jaar vanaf dag en maand van in werking treden van de luchthavenregeling; |
| d. | luchthaven | : | een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart; |
| e. | luchthavengebied | : | gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven; |
| f. | luchthavenluchtverkeer | : | luchtverkeer als bedoeld in 1.1, eerste lid van de Wet; |
| g. | luchthavenregeling | : | regeling als bedoeld in artikel 8.64 van de wet; |
| h. | regeling | : | Regeling burgerluchthavens; |
| i. | RPAS | : | Remotely Piloted Aircraft System, ook wel drone genoemd. |
| j. | Rvgl | : | Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen; |
| k. | swarm | : | Meerdere RPAS/drones die simultaan en/of opstijgen en/of vliegen en/of landen; |
| l. | wet | : | de Wet luchtvaart |

Artikel 2

De exploitant van de luchthaven is: Jacob van den Borne, Postelsedijk 15, 5541 NM Reusel.

Artikel 3

Deze luchthavenregeling is van toepassing op de luchthaven aan de Postelsedijk 15 te Reusel, gemeente Reusel-De Mierden, zoals aangegeven op figuur 1.

Artikel 4

Van de luchthaven, als genoemd in artikel 3, mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant, genoemd in artikel 2, diens rechtsopvolger of door hem of diens rechtsopvolger één of meerdere aangewezen gebruikers zoals genoemd in artikel 1 onder b van deze luchthavenregeling.

2. Regels voor het luchthavenluchtverkeer

Artikel 5

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan in de vorm van het testen van RPAS $\leq$ met een massa tot maximaal 150 kg.
2. De luchthaven mag alleen gebruikt worden gedurende de daglichtperiode als bedoeld in het Besluit luchtverkeer 2014;
3. Het aantal RPAS ten behoeve van swarm-onderzoek is beperkt tot maximaal 50 en uitsluitend toegestaan voor RPAS in de gewichtsklasse $\leq$ 25 kg.
4. Op de vluchten die conform lid 1 tot en met 3 worden uitgevoerd, zijn daarnaast de relevante bepalingen uit de wet- en regelgeving van toepassing.

5. Op de luchthaven zijn afdoende maatregelen getroffen om publiek op een veilige afstand te houden.

Artikel 6

Van deze luchthavenregeling kan gebruik worden gemaakt voor het testen van:

- a. Elektrisch aangedreven RPAS > 0 kg en ≤ 4 kg, 6000 vluchten per gebruiksjaar
- b. Elektrisch aangedreven RPAS > 4 kg en ≤ 25 kg, 750 vluchten per gebruiksjaar;
- c. Elektrisch aangedreven RPAS > 25 kg en ≤ 150 kg, 150 vluchten per gebruiksjaar.

3. Luchthavengebied

Artikel 7

Het luchthavengebied, bedoeld in artikel 8.64, lid 4 van de wet, wordt vastgesteld zoals opgenomen in figuur 1 en is aangeduid met gele arcering.

4. Registratie

Artikel 8

1. De exploitant houdt een registratie bij waarin per landingsplaats is opgenomen:
 - a. het aantal starts en landingen;
 - b. de gegevens van de RPAS zoals gewichtsklasse en, indien aanwezig, bijbehorende registratie;
 - c. de bijbehorende data en tijdstippen.
2. Bij het gebruik van de luchthaven dient de registratie, bedoeld in het eerste lid, voor een toezichthouder van de provincie Noord-Brabant ter inzage aanwezig te zijn.

5. Jaarlijkse rapportage

Artikel 9

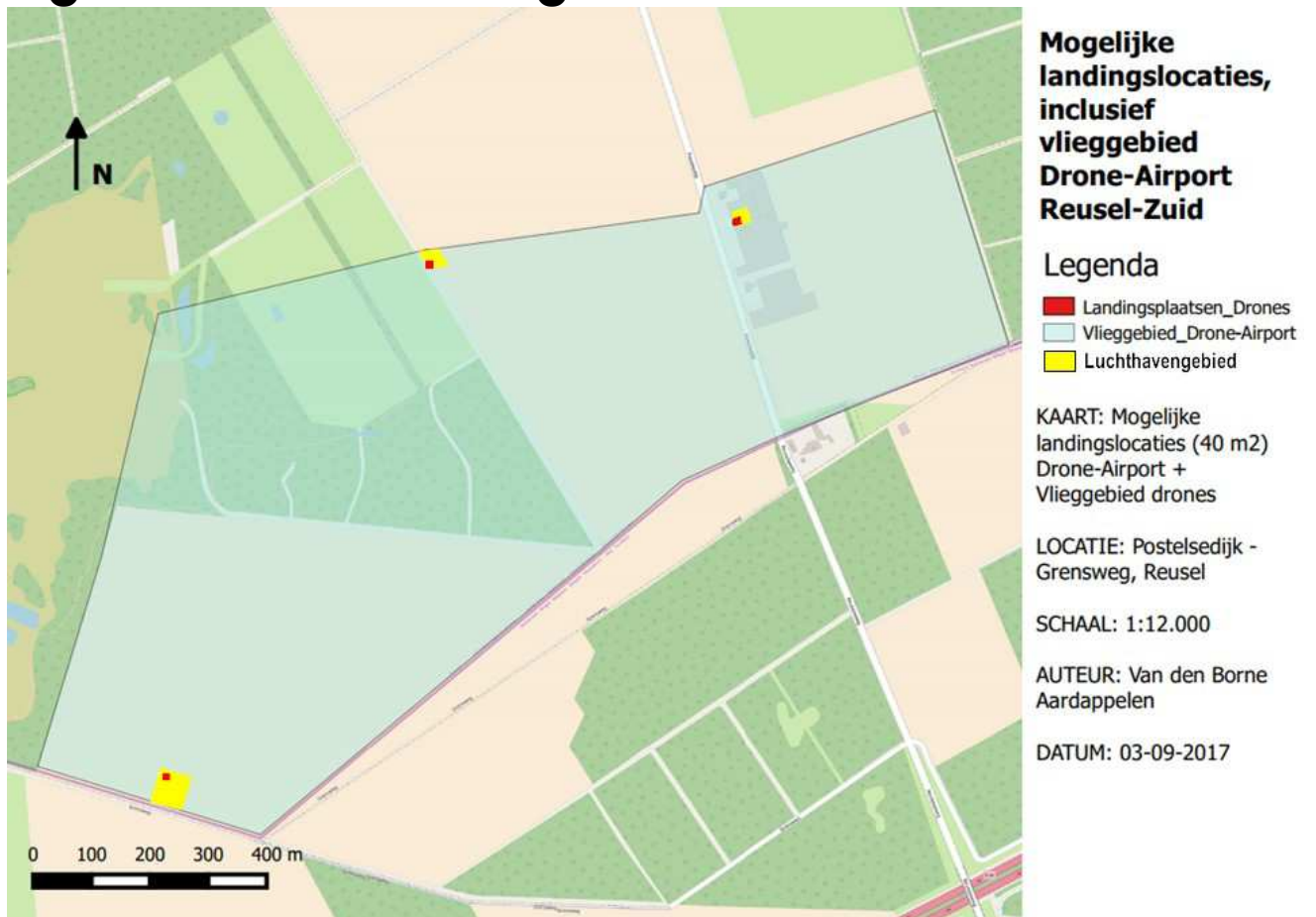
1. Binnen vier weken na het einde van een gebruiksjaar overlegt de exploitant of diens rechtsopvolger(s) een rapportage over het gebruik van de luchthaven gedurende het betreffende gebruiksjaar.
2. De jaarlijkse rapportage bevat in ieder geval de onderwerpen, genoemd in artikel 8, eerste lid, onder a tot en met c, en moet voldoen aan de vereisten zoals gesteld in artikel 13, tweede lid van de Regeling en artikel 22 van de Rvgt.

6. Inwerkingtreding

Artikel 10

Deze luchthavenregeling treedt in werking met ingang van de derde dag na de dag van de bekendmaking.

Figuur 1: Luchthavengebied 



Procedurale overwegingen

Luchthavenregeling op aanvraag

Gegevens aanvrager

Jacob van den Borne is sinds 2007 koploper in precisielandbouw en experimenteert sinds 2012 met drones voor precisielandbouw. De inzet van drone opnames in de reguliere werkprocessen zorgt voor veel tijdswinst, is kostenbesparend en draagt bij aan het doorlopende landbouw onderzoek om met minder milieubelasting rendabele opbrengsten te bereiken.

Omschrijving luchthaven

Naast de huidige landgebruiksfunctie kan aan de hand van elektrisch aangedreven RPAS/drones tot maximaal 150 kg in de praktijk getest worden of de (in ontwikkeling zijnde) sensoren bevestigd aan drones een toegevoegde waarde bieden voor het monitoren van de geplaatste gewassen. Hierbij gaat het niet enkel om ervaringen op doen met het besturen van drones, maar vindt er ook direct een leermoment plaats in een toepassing van drones en de beoogde sensoren hiervoor. Hierbij is ook een combinatie van dataverwerking en data-analyse mogelijk.

Huidige situatie

Het terrein dat bestemd is om als luchthaven ingericht te worden heeft op dit moment een agrarische functie en is in eigendom van Van den Borne Aardappelen.

Bevoegd gezag

Op 1 november 2009 is de wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens - RBML' in werking getreden en is de provincie Noord-Brabant bevoegd om beslissingen (luchthavenbesluiten voor luchthavens van regionale betekenis, luchthavenregelingen en ontheffingen voor het tijdelijke en uitzonderlijk gebruik van een terrein, niet zijnde een luchthaven, voor het opstijgen en landen van bepaalde luchtvaartuigen) te nemen over waar en onder welke voorwaarden een luchtvaartuig mag opstijgen en landen. Hieronder vallen onder andere de milieugebruiksruimte (zoals geluid en externe veiligheid).

Ook de handhaving van de besluiten met betrekking tot bovengenoemde aspecten is een provinciale verantwoordelijkheid.

Er is geen verandering gebracht in de bevoegdheden van het Rijk met betrekking tot het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Deze aspecten blijven een verantwoordelijkheid van het Rijk.

Het Rijk stelt randvoorwaarden op grond van milieu- en externe veiligheidsoverwegingen waarmee de provincie rekening moet houden in haar besluiten. Deze randvoorwaarden zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens en de Rvgt.

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

Volledigheid aanvraag

De aanvraag is getoetst aan de Verordening luchtvaart Noord-Brabant en voldoet aan de daarin gestelde vereisten.

Procedure

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

Luchthavenregeling

De keuze voor een luchthavenbesluit (LHB) of luchthavenregeling (LHR) hangt af van de vraag of de effecten van het luchthavenluchtverkeer op een luchthaven met een luchthavenregeling buiten de grenzen van de luchthaven komen. Volgens artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is een LHB nodig indien de contour van 56 dB(A)-Lden of de 10-6 externe veiligheidscontour (EV contour) buiten het luchthavengebied valt. De berekening van deze contouren wordt uitgevoerd met behulp van het voorgeschreven rekenvoorschrift, conform de Regeling burgerluchthavens.

Met dit rekenvoorschrift is het niet mogelijk om geluidcontouren te berekenen voor RPAS omdat de geluidkarakteristieken van RPAS nog onvoldoende bekend zijn. Om toch een inschatting te kunnen maken ten behoeve van de vraag of een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling nodig is voor onderhavige luchthaven, is een vergelijking gemaakt met andere vormen van luchtvaart.

Met de beperkte informatie die bekend is over RPAS is het ook niet mogelijk de veiligheidscontour vast te stellen. Ook hiervoor is een vergelijking gemaakt met andere vormen van luchtvaart.

De luchthaven aan de Postelsedijk 15 te Reusel zal worden gebruikt voor het testen van uitsluitend elektrische aangedreven RPAS tot een maximaal gewicht van 150 kg. Het testen gebeurt in relatie tot de precisielandbouw.

In artikel 5, tweede lid, onder c, van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat vaststelling van een luchthavenregeling volstaat bij een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door micro light aeroplanes (MLA) en om die reden geen nadere eisen met betrekking tot geluid en externe veiligheid worden gesteld. Het is alleszins aannemelijk dat de gevolgen voor de omgeving van de veelal met verbrandingsmotoren uitgeruste MLA's groter is dan die van de elektrisch aangedreven RPAS.

Om inzicht te krijgen in het effect van de zwaardere categorie drones, tot een maximum startgewicht van 150 kg, is tevens een vergelijking gemaakt met paramotorvliegtuigen. In 2015 zijn paramotors vrijgesteld van het verbod om buiten een luchthaven te starten (vrijgesteld van een luchthavenregeling), vanwege de relatief beperkte impact op de omgeving. Paramotorluchtvaartuigen zijn veelal uitgerust met verbrandingsmotoren en hebben daarmee een grotere impact naar de omgeving dan de elektrisch aangedreven RPAS.

In het rapport "Milieueffecten van testfaciliteit van drones", d.d. juli 2017 (met rapportnummer NLR-CR-2017-180) is geconstateerd dat enige impact naar omgeving door elektrisch aangedreven RPAS nauwelijks te verwachten is.

Toekomstige ontwikkelingen

Nieuwe beoordelingskader RPAS

In het Algemeen Overleg (AO) in de Tweede Kamer van 3 september 2015 is het belang van de aanwezigheid van meer experimenteeruimte op testlocaties voor test- of experimentele vluchten met RPAS onderkend. Dit is in het regeerakkoord 2017 nogmaals bevestigd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is voornemens het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit vluchtuitvoering te wijzigen in verband met het faciliteren van experimenten en testen met RPAS op testlocaties.

Kern van de beoogde wijziging is dat, wanneer een luchthaven alleen wordt gebruikt voor het testen van RPAS, kan worden volstaan met de aanvraag van een luchthavenregeling bij de provincie.

Conclusie

Gezien het voorgaande achten wij de impact op de omgeving van de aangevraagde luchthaven voor het testen van uitsluitend elektrisch aangedreven RPAS tot maximaal 150 kg zodanig gering dat met een luchthavenregeling kan worden volstaan.

Adviezen

Aan de gemeente Reusel-De Mierden is gevraagd of er bezwaren bestaan, bijvoorbeeld planologisch, tegen het realiseren van voornoemde luchthaven op de in de aanvraag aangegeven locatie. De gemeente heeft te kennen gegeven dat hiertegen geen bezwaren bestaan en is welwillend om de luchthaven planologisch toe te staan.

Zienswijzen

PM

Inhoudelijke overwegingen

Luchtkwaliteit

De luchthavenregeling staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over de luchthavenregeling geen rekening gehouden behoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 8.64, tweede en zesde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven.

De aanvraag geeft aan dat de te gebruiken RPAS uitsluitend elektrisch aangedreven zullen zijn. Dit wordt ook bij voorschrift opgenomen in de luchthavenregeling. Bij het vliegen met een elektrische RPAS komt geen CO₂, NO_x (stikstofdioxide) of fijnstof (PM₁₀) vrij.

Natuur

De te vestigen luchthaven is niet gelegen in een Natura2000-gebied, in een milieubeschermingsgebied voor stilte, een belangrijk weidevogelgebied, een belangrijk ganzenfourageergebied, een beschermd natuurmonument of het Natuurnetwerk Brabant. Hierdoor zijn er geen (externe) effecten op deze gebieden te verwachten.

Ruimtelijke Ordening

Een luchthavenregeling bevat geen regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond een luchthaven. De locatie van de aangevraagde luchthaven is gelegen op percelen met een agrarische bestemming. Eventuele strijdigheid met het bestemmingsplan is echter geen grond om een aangevraagde luchthavenregeling te weigeren. Ten einde het gebruik van de luchthaven mogelijk te maken is het wel wenselijk dat de eventuele strijdigheid met het bestemmingsplan wordt opgeheven. De gemeente Reusel-De Mierden heeft aangegeven hier welwillend tegenover te staan.

Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant en Verordening Ruimte

In de door Provinciale Staten vastgestelde Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant van 10 december 2010 is onder andere het volgende opgenomen.

Het beleid van de provincie, voortkomend uit de afwegingen tussen de verschillende scenario's, is te omschrijven als 'trendvolgend'. Het trendvolgende scenario houdt een optimale mix in voor de leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Noord-Brabant. Er is in het trendvolgende scenario voldoende ruimte voor luchtvaart zonder dat andere belangen onevenredig geschaad worden.

Door het stellen van strikte regels voor terreinen voor gemotoriseerde luchtvaart biedt de provincie in het trendvolgend scenario in beginsel weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen hiervan. Deze regels betreffen minimaal aan te houden afstanden tot stiltegebieden, de EHS (kerngebieden) en de groen/blauwe mantels van de Verordening Ruimte of een bebouwde kom. Er gelden geluids- en externe veiligheidsnormen op grond van de RBML.

3.4.3 Nieuwe luchthavens en luchtvaartactiviteiten

Gemotoriseerde luchtvaart

Door het stellen van strikte regels voor terreinen voor nieuwe gemotoriseerde luchtvaart biedt de provincie in het trendvolgend scenario in beginsel weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen hiervan. De Verordening Ruimte fase 2 biedt alleen ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe luchthavens waarvoor een Luchthavenbesluit of een Luchthavenregeling nodig is -dus een

bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is- in bestaand stedelijk gebied of in zoekgebieden voor verstedelijking. Luchthavens worden in RO-kader gelijkgesteld met 'zware bedrijventerreinen' en alleen in stedelijke concentratiegebieden toegelaten.

Bovendien stelt de provincie dat een dergelijke luchthaven niet binnen een afstand van 1000 m. van aaneengesloten woonbebouwing (woningconcentraties) moet komen. De volgende geluidsnormen zijn van toepassing op grond van het RBML:

- bij woningconcentraties maximale geluidsbelasting Lden 48 dB(A) en maximaal invallend geluidniveau Li 68 dB(A);*
- bij solitaire woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen maximale geluidsbelasting Lden 56 dB(A) en maximaal invallend geluidniveau Li 76 dB(A).*

Voor de externe veiligheid geldt dat geen woningen en kwetsbare gebouwen binnen de 10-5 plaatsgebonden risicocontour gebouwd worden en of aanwezig zijn.

Geluidsarme luchtvaart

Voor nieuwe gemotoriseerde geluidsarme luchtvaart (MLA-terreinen, paramotorvliegen, motorzweeftoestel) geldt dat de provincie die niet toestaat buiten bestaand stedelijk gebied of zoekgebieden voor verstedelijking (overeenkomstig de Verordening Ruimte fase 2).

Sportvoorzieningen worden wel vaak voorzien in kernrandzones (wel stedelijk gebied maar zijn overgangzones tussen bebouwde kom en buitengebied). Ook voor luchthavens met geluidarme luchtvaart geldt een minimale afstand van 500 m. tot woningconcentraties. De geluidsnorm op grond van de RBML is dat bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen een maximale geluidsbelasting Lden 56 dB(A) geldt. Voor de externe veiligheid geldt geen beperking.

Ongemotoriseerde luchtvaart

Voor nieuwe ongemotoriseerde luchtvaart, waaronder luchtsport zoals zweefvliegterreinen, geldt dat de provincie die niet toestaat in de EHS, de groen/blauwe mantels van de Verordening Ruimte en de aangewezen stiltegebieden. In principe geldt hier ook dat voor nieuwe locaties gezocht moet worden in het bestaand stedelijk gebied of in zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling (denk aan kernrandzones) maar voor deze stille vorm van luchtvaart liggen er in het buitengebied, niet zijnde EHS, de groen/blauwe mantels, of stiltegebieden, ook mogelijkheden. Er gelden hiervoor geen geluids- of externe veiligheidsbeperkingen.

Elektrisch aangedreven RPAS zijn te typeren als geluidsarme luchtvaart. In vergelijking met de in de beleidsnota genoemde luchtvaartuigen onder geluidsarme luchtvaart zijn elektrisch aangedreven RPAS zelfs als meest geluidsarm te beschouwen.

Ook in het kader van de Verordening Ruimte is de aangevraagde luchthaven getoetst. Hierbij is geconcludeerd dat het hier 3 start- en opstelplaatsen met een zeer beperkte oppervlakte van elk 9m² betreft. Dit is ruimtelijk zo kleinschalig dat dit geen strijd oplevert met de Verordening Ruimte.

Conclusie

De RPAS was ten tijde van de vaststelling van de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant van 10 december 2010 nog geen bekend luchtvaartuig. De aangevraagde luchthaven wil gebruik maken van uitsluitend elektrisch aangedreven RPAS en deze specifiek in relatie tot precisielandbouw testen. De 3 start- en landingsplaatsen worden weliswaar in agrarisch gebied gerealiseerd maar vanwege een zeer beperkte oppervlakte leveren deze geen strijd op met de Verordening Ruimte. Door de relatie met precisielandbouw en dus het testen van RPAS boven velden met gewassen, is in dit geval een locatie in agrarisch gebied gewenst. In zoverre wordt in dit specifiek geval afgeweken van de beleidsnota. Aan de overige vereisten onder 'Geluidsarme luchtvaart' in de

Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant wordt voldaan, waarbij geconstateerd is dat de elektrisch aangedreven RPAS het meest geluidsarm is van de geluidsarme luchtvaart.

De hierboven beschreven inhoudelijke motivering en aanstaande verandering in de wetgeving (luchthavenregeling voor testlocaties RPAS) houdt in dat voor onderhavige luchthaven met het vaststellen van een luchthavenregeling kan worden volstaan.