

		zweefvliegen bedoeld? Vallen landingsplaatsen van parachutespringen ook onder de bevoegdheid provincie? 3) 1.2 Doelstelling: Hoe komt de provincie tot de beleidskeuze? 4) 1.3 Leeswijzer: Welke beleidsvrijheid heeft provincie m.b.t. Seppe. Dialograpport destijds was voor Seppe niet aanvaardbaar. 5) 2.1.4 Seppe Airport: corrigeer een aantal inhoudelijke (feitelijke) onjuistheden. 6) 2.1.6 Heliavens: economische betekenis van reg. en kleine luchtvaart beperkt voor werkgelegenheid en reistijdwinst. Waarop baseert de provincie deze conclusie? 7) 2.7.2 Beleidskaders: tegenstrijdige teksten m.b.t. de rijks Luchtvaartnota 2009. Bevat het wel of geen bepalingen voor besluiten en regelingen voor provincies? 8) 3.2 Afwegingen: Waarom stimuleert provincie wel groei bij Eindhoven Airport en niet bij Seppe of Kempen? Door vliegopleidingen is wel sprake van geringe economische aspecten. In ogen provincie heeft Eindhoven Airport groot maatschappelijk belang. Bij Seppe en Kempen zou het maatschappelijk belang gering zijn. Hoe komt men hierbij?	niet onder de bevoegdheid van de provincie eventals opstijplaatsen van ballonnen. Wij zullen de notitie hierop aanpassen. 3) De beleidskaders die hebben geleid tot de keuze "trendvolgend" staan in het Statenvoorstel. 4) De provincie zal voor Seppe Airport een Luchthavenbesluit moeten nemen. Daarin wordt de afweging gemaakt of wij, en zo ja, welke maatregelen wij willen vastleggen. GS hebben ten tijde van het Dialoogproces Seppe (2005) uitgesproken het rapport t.z.t. (na actualisatie/onderzoek) als input te gebruiken voor het Luchthavenbesluit. 5) Correcties zullen worden overgenomen. 6) Deze conclusie is gebaseerd op het onderzoek in 2008 uitgevoerd door Twynstra Gudde in opdracht van de provincie. 7) De Luchtvaartnota gaat over luchthavens van nationale betekenis. Daarover hebben wij geen bevoegdheden. Wij zullen 2.8 hierop aanpassen. 8) Wij onderkennen dat bij de luchthavens Seppe en Kempen Airport sprake is van een beperkt economisch belang. De cijfers van het aantal vliegbewegingen alsmede de groeiwensen van de luchthavens zelf, leiden echter niet tot de conclusie de luchtvaartactiviteiten op Seppe Airport en Kempen Airport substantieel zullen stijgen. Er zijn derhalve geen zwaarwegende economische of mobiliteitsargumenten die ervoor pleiten een beleid te voeren dat leidt tot het stimuleren van de groei van luchtvaartactiviteiten. Voor de beschikbare	3) Nee 4) Nee 5) Ja 6) Nee 7) Ja 8) Nee
--	--	---	---	---

03-05-2010	 Kempen Airport Luchthavenweg 20 6021 PX BUDEL			ruimte, de bescherming van het milieu en de verbetering van de externe veiligheid zijn er geen argumenten om de regionale luchtvaart in te perken. Wij zien voldoende mogelijkheden om door middel van de luchtvaartbesluiten en -regelingen regulerend op te kunnen treden binnen de huidige vastgestelde grenzen voor de bestaande luchtvaartactiviteiten. Wij concluderen dat voor een verdere inperking van de luchtvaart ook geen noodzaak is.	1) Nee
		1) Algemeen: Waarom trendvolgend beleid terwijl voor Eindhoven Airport voor een groei scenario wordt gekozen. Voorkeur voor eenzelfde beleid in alle provincies. Aansluiting bij Europees beleid.	1) Luchthaven Eindhoven, waarvan Eindhoven Airport de burgermedegebruiker is, is een luchthaven van nationale betekenis waarover de provincie geen bevoegdheden heeft. Voor de luchthavens en luchtvaartactiviteiten van regionale betekenis heeft de provincie middels de RBML-wetgeving juist beleidsvrijheid en bevoegdheden gekregen. Trendvolgend beleid betekent voor de gemotoriseerde luchtvaart, waar onder Seppe Airport en Kempen Airport, dat de thans vergunde situatie in een luchtvaartbesluit wordt vastgesteld. Geluidzones blijven ongewijzigd. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk. Het is de keuze van de wetgever geweest om juist de provincies de vrijheid te geven in het voeren van een eigen luchtvaartbeleid.	2) De beleidskaders die hebben geleid tot de keuze "trendvolgend" staan in het Statenvoorstel. 3) De provincie zal voor Kempen Airport een Luchthavenbesluit moeten nemen. Daarin wordt de afweging gemaakt of wij, en zo ja, welke maatregelen wij willen vastleggen. 4) Het doel van de strategische alliantie is enerzijds het promoten van de luchtvaart in Zuidoost-Brabant, in een	2) Nee 3) Nee 4) Nee/
		2) 1.2 Doelstelling: Hoe komt de provincie tot de beleidskeuze? 3) 1.3 Leeswijzer: Welke beleidsvrijheid heeft provincie m.b.t. Kempen Airport. 4) 2.1.3 Kempen Airport: Kempen en Eindh. Airport hebben een strategische alliantie. Reg. StructuurPlan (RSP) is			

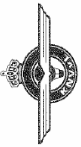
		geaccordeerd door provincie. Nota luchtvaart sluit niet hierop aan. Corrigeer een paar inhoudelijke (feitelijke) onjuistheden.	kader van een zo efficiënt, milieutechnisch en economisch mogelijk gebruik maken van de luchtvaartfaciliteiten. Anderzijds is het doel om deze faciliteiten voor de toekomst te waarborgen. Het Regionale Structuur Plan is o.i. niet in strijd met de nota luchtvaart omdat groei van kleine luchtvaart op Kempen Airport mogelijk is tot de bestaande geluidgrenzen. De luchthaven zelf heeft aangegeven geen groei buiten de geluidzone te ambiëren. Feitelijke onjuistheden zullen worden gecorrigeerd. 5) Wij erkennen dat er geringe toeristische recreatie aspecten verbonden zijn aan de luchtvaart. 6) Wij zullen bij de totstandkoming van een Luchthavenbesluit voor Kempen Airport de wettelijke risicocontouren in acht nemen. Vooruitlopend daarop hanteren wij deze contouren in de ambtelijke en bestuurlijke contacten met betrokken partijen in het kader van het DIC. 7) De Structuurvisie sluit aan bij het RSP. M.b.t. luchtvaart vermeld de Structuurvisie dat een nieuwe beleidsnota luchtvaart gewenst is. 8) De Luchtvaartnota gaat over luchthavens van nationale betekenis. Daarover hebben wij geen bevoegdheden. Wij zullen de tekst van 2.8 hierop aanpassen. 9) Wij onderkennen dat bij de luchthavens Seppe en Kempen Airport sprake is van een beperkt economisch belang. De cijfers van het aantal vliegbewegingen alsmede de groeiwensen van de luchthavens zelf, leiden echter niet tot de conclusie de luchtvaartactiviteiten op Seppe Airport en Kempen Airport substantieel zullen	Ja 5) Nee 6) Nee 7) Nee 8) Ja 9) Nee
--	--	--	---	--

		hierbij?	stijgen. Er zijn derhalve geen zwaarwegende economische of mobiliteitsargumenten die ervoor pleiten een beleid te voeren dat leidt tot het stimuleren van de groei van luchtvaartactiviteiten. Voor de beschikbare ruimte, de bescherming van het milieu en de verbetering van de externe veiligheid zijn er geen argumenten om de regionale luchtvaart in te perken. Wij zien voldoende mogelijkheden om door middel van de luchtvaartbesluiten en -regelingen regulerend op te kunnen treden binnen de huidige vastgestelde grenzen voor de bestaande luchtvaartactiviteiten. Wij concluderen dat voor een verdere inperking van de luchtvaart ook geen noodzaak is. 10) Nota zal hierop worden aangepast. 11) Inderdaad geldt de EV-norm ook voor bestaande luchtvaarterreinen. Wij zullen de notitie hierop aanpassen. Onder kwetsbare gebouwen verstaat de wet (Besluit burgerluchthavens) gebouwen met een onderwijs- of gezondheidsfunctie als bedoeld in art. 1.1 van het Bouwbesluit 2003. Wij zullen deze definitie ook hanteren bij de Luchthavenbesluiten.	10) Ja 11) Ja
03-05-2010	 SER Brabant Postbus 70 5201 AB 's-HERTOGENBOSCH	1) De beleidsnota geeft een realistisch en evenwichtig toetsingskader. 2) Onderschrijft het <u>trendvolgend scenario</u>. 3) Onderschrijft de <u>statusquo toezichtsvariant</u>. 4) Eindhoven Airport: mission statement m.b.t. groei en ontwikkeling Eindhoven Airport nog eens stipuleren. Rapportage Alderstafel-overleg wordt afgewacht.	1) Standpunt nemen wij voor kennisgeving aan. 2) Standpunt nemen wij voor kennisgeving aan. 3) Standpunt nemen wij voor kennisgeving aan. 4) In de bijlage van het Statenvoorstel is ter informatie een hoofdstuk opgenomen over de Alderstafel Eindhoven.	1) Nee 2) Nee 3) Nee 4) Nee

06-05-2010	PLATFOM VliegHinder SEPPE / WEST BRABANT. Platform VliegHinder Seppe/west Brabant Dhr. J.A.J.M. van der Put Klaroenring 66 4876 XZ ETTEN-LEUR	1) Algemeen: 1) a. scenario's: Er zou niet voor een trendvolgend maar voor een <u>sanerend scenario</u> gekozen moeten worden (Seppe). 1) b. Minimaal toezichtsvariant: Wel voor fysieke toezicht kiezen. 1) c. Regulerend optreden op alle luchtvaart. 2) Vliegveld Seppe: 2) a. Vanwege ligging is sanering noodzakelijk. Dringen aan op <u>terughoudend scenario</u>.	1) a. In hoofdstuk 3.3 Trendvolgend beleid, staat omschreven op basis waarvan wij besluiten het trendvolgend beleid, en niet het terughoudend scenario of een sanerend scenario, te volgen. Wij zijn van mening dat dit scenario een optimale mix oplevert voor leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling. 1) b. De status-quo toezichtsvariant is in lijn met het eerdere toezicht door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW). Gezien de ervaringen van IVW op dit gebied ziet de provincie geen reden om tot intensiever toezicht over te gaan. 1) c. Daar waar wij bevoegdheden hebben zullen wij overeenkomstig de wetgeving en ons beleid optreden. 2) a. De ligging van vliegveld Seppe is een gegeven. Seppe is een luchthaven van regionale betekenis. Voor de luchthavens van regionale betekenis heeft de provincie middels de RBML-wetgeving beleidsvrijheid en bevoegdheden gekregen. De huidige situatie voldoet aan de wettelijke eisen. Trendvolgend beleid betekent voor de gemotoriseerde luchtvaart, waar onder Seppe Airport, dat de thans vergunde situatie in een luchthavenbesluit wordt vastgesteld. Geluidzones blijven ongewijzigd. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk. De cijfers van het aantal vliegbevingen alsmede de groeiwensen van de luchthavens zelf, leiden echter niet tot de conclusie de luchtvaartactiviteiten op Seppe Airport substantieel zullen stijgen. Er zijn derhalve geen zwaarwegende	1) a Nee 1) b Nee 1) c Nee 2) a Nee
------------	--	--	--	---

		economische of mobiliteitsargumenten die ervoor pleiten een beleid te voeren dat leidt tot het stimuleren van de groei van luchtvaartactiviteiten. Voor de beschikbare ruimte, de bescherming van het milieu en de verbetering van de externe veiligheid zijn er ook geen argumenten om de regionale luchtvaart in te perken. Wij zien voldoende mogelijkheden om door middel van de luchtvaartbesluiten en -regelingen regulerend op te kunnen treden binnen de huidige vastgestelde grenzen voor de bestaande luchtvaartactiviteiten. Wij concluderen dat voor een verdere inperking van de luchtvaart ook geen noodzaak is.	2)b Nee
2) b. Rapport van Dialoogproces gebruiken t.b.v. o.a. weekendrust. Zie ook notitie "Kan het wat stiller" van ChristenUnie-SGP fractie, Statenlid dhr. Vreugdenhil.	2) b. De provincie zal voor Seppe Airport een Luchthavenbesluit moeten nemen. Daarin wordt de afweging gemaakt of wij, en zo ja, welke maatregelen wij willen vastleggen. GS hebben ten tijde van het Dialoogproces Seppe (2005) uitgesproken het rapport t.z.t. (na actualisatie/onderzoek) als input te gebruiken voor het Luchthavenbesluit. Met betrekking tot de voorstellen van de ChristenUnie-SGP fractie uit de notitie melden wij u dat deze voorstellen aan de orde komen in de afwegingen van de ontheffingsaanvragen, regelingen en besluiten. Dit zijn locatiegebonden luchtvaartactiviteiten. De provincie heeft echter geen bevoegdheden over het luchtruim. Dit blijft een verantwoordelijkheid van IVW (Inspectie Verkeer & Waterstaat).	2) c. Zie reactie hierboven. Wij hebben geen bevoegdheden over het luchtruim.	2)c Nee
	2) c. convenant 'niet vliegen boven stiltegebieden en aaneengesloten bebouwing' opnemen in Luchthavenbesluit		

	2) d. beperk de lesvluchten. 2) e. limiterende maatregelen t.a.v. parachutespringen. 2) f. grastrook is alleen voor startlofvliegtoegen van het Vliegend Museum Seppe. Tekst corrigeren. 3) Helihavens: onderschrijven terughoudend beleid. Helihaven bij Achmaal zou moeten verdwijnen. 4) Zweefvliegterreinen: provincie zou zich moeten inspannen om maatregelen op vlgb. Woensdrecht te bewerkstelligen. Alleen optrekken met hier mogelijk maken. 5) Ballonvaart: regulerend optreden vanwege verstoring natuur. 6) Paramotorvliegen, motorzweefvliegtuigen: niet geluidsarm. Wordt overvliegen bedoeld of opstijgplaatsen? Dit zou niet in of nabij natuurgebieden of aaneengesloten bebouwing moeten gebeuren. 7) Platform betrekken bij Luchthavenbesluit.	2) d. Afwegingen m.b.t. activiteiten met gevolgen voor milieu en economie zullen plaatsvinden in het kader van een Luchthavenbesluit. 2) e. M.b.t. parachutespringlocaties hebben wij geen bevoegdheden. 2) f. Wij zullen de tekst hierop corrigeren. 3) Wij nemen dit voorkennisgeving aan. Afwegingen m.b.t. een helihaven in Achmaal zullen plaatsvinden in het kader van een evt. Luchthavenbesluit. 4) Wij hebben geen bevoegdheden m.b.t. militaire luchthavens, dus ook niet bij vliegbasis Woensdrecht. 5) Wij hebben geen bevoegdheden m.b.t. ballonvaart op opstijgplaatsen van structurele aard. Incidenteel kan een provinciale TUG-ontheffing nodig zijn. De wet is hierop gewijzigd. Wij zullen de nota aanpassen. 6) Gezien het verschil in geluidproductie tussen deze luchtvaartuigen en kleine luchtvaart, achten wij de term geluidsarm terecht. In de notitie gaat het steeds om opstijg- en landingsplaatsen; niet over overvliegen. M.b.t. het luchtruim hebben geen bevoegdheden. Wij willen geen opstijg- en landingsplaatsen van deze luchtsport in de EHS, stiltegebieden of binnen een afstand van 500 m van een bebouwde kom. 7) De toekomstige CRO van Seppe krijgt de mogelijkheid om te adviseren over het Luchthavenbesluit. Het is echter een eigen verantwoordelijkheid van PS om het besluit te nemen.	2) d Nee 2) e Nee 2) f Ja 3) Nee 4) Nee 5) Nee/Ja 6) Nee 7) Nee
--	--	---	---

06-05-2010	 Eindhovense Aero Club/ Koninklijke Luchtmacht Zweefvliegcombinatie Postbus 789 5600 AT EINDHOVEN	1) 2.1.5 Luchthavens met onverharde banen: Zweefvliegclub wordt door de Klu beperkingen opgelegd vanwege toegenomen commerciële vliegverkeer. Gelieve in nota aan te geven dat provincie zich inspannt voor een nieuwe locatie voor de zweefvliegclub.	1) Wij hebben de zweefvliegclub in een aparte brief bericht dat wij daar waar mogelijk zullen meewerken aan een nieuwe locatie als die aan de eisen voldoet. De beleidsnota luchtvaart is niet de plaats om hier melding van te maken.	1) Nee
07-05-2010	 Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Huoftuinlaan 16A 3447 GM WOERDEN	1) Inleiding: De term sportluchtvaart definiëren. Recreatieve luchtvaart wordt wel genoemd. 2) Samenvatting: Discipline zeilvliegen ontbreekt. Modelvliegen regelen in beleidsnota. 3) Kaderstelling: Tabel van militaire luchthavens aanvullen met structureel medegebruik van een aantal luchtsporten. 4) 2.1.3 Kempen Airport: Aanvullen met diverse luchtsporten. 5) 2.1.4 Seppe Airport: Sportieve karakter van luchtvaart toevoegen. 6) 2.1.5 Luchthavens met onverharde banen: positief meedenken van provincie met zweefvliegclub Eindhoven. 7) 2.1.7 Overige luchtvaartactiviteiten: Luchtvaart als sportbeoefening, vrijetijdseconomie is belangrijk. 8) 2.2 Luchtvaart: Ballonvaart, scherm- en zeilvliegen hier ook vermelden, gaat ook over naar provincie. Hoogtebeperkingen vallen onder het bevoegde gezag, is dat ook de provincie? Bij LHR verwijzen naar Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen. CRO-voorzitter moet onafhankelijk zijn.	1) Wij zullen de term luchtvaart in de nota definiëren. 2) Zeilvliegen zal worden opgenomen in de nota. Modelvliegterreinen vallen buiten de RBML. Wij hebben geen bevoegdheden m.b.t. modelvliegen (tot 25 kg). Daarvoor is de Regeling Modelvliegen 2005 van toepassing. 3) Wij zullen de tabel aanvullen. 4) Gebruik door luchtvaart staat vermeld. Wij zullen zo nodig aanvullen. 5) Wij zullen het element vermelden. 6) Zie reactie zweefvliegclub Eindhoven. De nota luchtvaart is niet de plaats om hier melding van te maken. 7) Wij nemen deze zienswijze voor kennisgeving aan. 8) Wij hebben geen bevoegdheden m.b.t. ballonopstijgplaatsen van structurele aard. Incidenteel kan een provinciale TUG-ontheffing nodig zijn. De wet is hierop gewijzigd. Wij zullen de nota aanpassen. Scherm- en zeilvliegen zullen worden toegevoegd. De opstalvrije zones, hoogtebeperkingen	1) Ja 2) Ja/Nee 3) Ja 4) Ja 5) Ja 6) Nee 7) Nee 8) Nee/Ja

	9) 2.3 Beleidskaders: EHS-beperkingen zijn beleidsmatig en niet in wetgeving, daarom niet duurzaam. 10)2.4 Milieu: Natuurdoelen worden vaak versterkt door de aanwezigheid van een luchtvaartterrein. 11)2.5.1 Juridische kaders: Europese richtlijnen zijn een leidraad. In Nederland worden heel veel doelen toegevoegd t.b.v. natuur die de Europese richtlijnen te boven gaan. De KNVvL dringt er op aan om luchtvaartactiviteiten in en nabij natuur-EHS en stiltegebieden op te nemen in beheerplannen. 12)2.6 Mobiliteit: Wij graag meer ruimte in RO-sfeer voor luchtvaart als infrastructuur. 13)2.7 Economie: Luchtvaartnota van rijk is niet vastgesteld. 14)3 Ruimte voor luchtvaart: toevoegen de sportieve en recreatieve bestaande kleine velden verspreid over de provincie. Ongemotoriseerde luchtvaart blijft stabiel, vernoemen. Luchtvaart als sportbeoefening, vrijetijdseconomie stimuleren. De stelling dat door uitbreiding van sportieve en recreatieve luchtvaart de beschermde gebieden aangetast worden, is voorbarig. Ongemotoriseerde luchtvaart gaat prima samen met natuur. 15)3.3 Trendvolgend beleid: Hier zou ruimte moeten zijn voor verdere ontwikkeling van ongemotoriseerde	(beperkingengebieden in het algemeen) worden opgenomen in een Luchthavenbesluit (Lhb). Bij een Lhr is dit niet nodig en zullen wij verwijzen naar de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (Rvglt). De voorzitter van de CRO zal onafhankelijk zijn. 9) Wij nemen dit voor kennisgeving aan. 10) Wij nemen dit voor kennisgeving aan. 11) Wij nemen dit voorkennisgeving aan. De beleidsnota luchtvaart is niet bedoeld om natuurdoelen te regelen. 12) De luchtvaart waarover wij bevoegdheden hebben ("kleine luchtvaart") is qua vervoersmodaliteit/aantal te verplaatsen personen of goederen, niet te vergelijken met fiets , auto, bus of trein. 13) Wij zullen dit in de nota vernoemen. 14) Wij zullen de genoemde elementen vermelden, zover dat nog niet volledig is, in de notitie. Door in ons beleid m.b.t. ongemotoriseerde luchtvaart aan te geven dat alleen de aangewezen stiltegebieden een beperking zijn, onderschrijven wij dat deze luchtvaart geen conflict hoeft te veroorzaken met natuur. 15) De ruimte is aanwezig omdat wij de ongemotoriseerde luchtvaart de enige beperking hebben opgelegd in de	9) Nee 10) Nee 11) Nee 12) Nee 13) Ja 14) Ja/Nee 15) Nee

		luchtsporten. 16)3.4 Consequenties: Maak duidelijk onderscheid tussen gemotoriseerde en ongemotoriseerde luchtvaart. De verschillende beschermingsregimes voor natuur –EHS, stiltegebieden, Natura2000- niet in een adem noemen. 17) Tekstuele opmerkingen: verbetervoorstellen blz. 3, 11 en 12.	16) Er is een onderscheid gemaakt tussen ongemotoriseerde en gemotoriseerde luchtvaart. Er is ook verschil gemaakt in beschermingsgebieden, EHS, stiltegebieden. 17) wij zullen de verbetervoorstellen meenemen.	16) Nee 17) Ja
--	--	--	--	------------------------------