

Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant

Auteur

J.H.M. Wassenberg
M.J.A.J. Schoenmaker

Datum

7 december 2010

Documentnummer

2372123



Inhoud

Samenvatting	2
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstelling	7
1.3 Leeswijzer	8
2 Kaderstelling	9
2.1 Huidige situatie	9
2.2 Luchtvaart	14
2.3 Ruimtelijke ordening	16
2.4 Milieu	17
2.5 Natuur en landschap	17
2.6 Mobiliteit	18
2.7 Economie	19
2.8 Beleidsvrije ruimte	19
3 Ruimte voor luchtvaart	20
3.1 Inleiding	20
3.2 Afwegingen	20
3.3 Trendvolgend beleid	21
3.4 Consequenties	22
3.5 Toezicht en handhaving	24
Bijlage 1: Kaart luchtvaartactiviteiten in Noord-Brabant	1
Bijlage 2: Alderstafel Eindhoven / Eindhoven Airport	3
1. Aanleiding en opdracht van de Alderstafel Eindhoven	3
3. Stand van zaken Alderstafel Eindhoven	5
4. Advies Alderstafel Eindhoven	6

Samenvatting

Op 10 juli 2009 hebben Provinciale Staten de startnotitie Luchtvaart Noord-Brabant d.d. 14 april 2009, vastgesteld. Deze notitie diende als signalerende notitie over de wijziging van het wettelijke kader met betrekking tot de luchtvaart in Nederland.

Op 1 november 2009 zijn door de inwerkingtreding van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (hierna afgekort: RBML) verschillende taken en bevoegdheden gedecentraliseerd van het Rijk naar de Provincies.

In de RBML-wetgeving is onderscheid gemaakt tussen luchthavens van nationale betekenis en luchthavens van regionaal betekenis. Voor de luchthavens van nationale betekenis geldt dat deze onder de bevoegdheid van het Rijk blijven. Luchthavens van nationale betekenis zijn Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht-Aachen Airport, Lelystad Airport, Enschede Airport Twente en Eindhoven Airport. Daarnaast zijn en blijven de militaire luchthavens een rijksaangelegenheid. Dit zijn in Noord-Brabant de militaire luchthavens Woensdrecht, Gilze-Rijen, Eindhoven, Volkel en De Peel. Ook die blijven onder zeggenschap van het Rijk en kan en mag de provincie geen beleid voeren over deze luchthavens van nationaal belang.

De provincies hebben wel door de RBML-wetgeving de bevoegdheid gekregen over de luchthavens van regionale betekenis. In Nederland zijn dit de luchthavens Teuge, Texel, Hooqveen, Hilversum, Midden-Zeeland, Drachten, Ameland, Seppe en Budel (Kempen). Voor de luchthavens van regionaal belang –waaronder Seppe Airport en Kempen Airport –, helihavens, luchtvaartterreinen met onverharde banen en voor incidentele luchtvaartactiviteiten, is de provincie bevoegd gezag. Helihavens en terreinen met onverharde banen, veelal velden voor luchtsport, vallen dus ook onder het begrip ‘luchthavens van regionaal betekenis’ waarover de provincie wel beleid mag voeren. Voor alle duidelijkheid; onze bevoegdheid betreft het landen en opstijgen van die velden en de vliegbewegingen die daarmee te maken hebben. Wij hebben geen bevoegdheid over het luchtruim en dus ook niet over het vliegen over bepaalde gebieden.

De decentralisatie van de regionale ‘kleine’ luchthavens en luchtvaartactiviteiten in de RBML-wetgeving past geheel in de rol van de provincie als gebiedsautoriteit in het gedachtengoed van de Agenda van Brabant.

De RBML bevat dwingende regels ten aanzien van luchtvaartactiviteiten die dienen te worden vastgelegd in zogenaamde Luchthavenbesluiten, Luchthavenregelingen of ontheffingen. De regels van de RBML hebben betrekking op milieu en ruimtelijke zaken zoals geluid, externe veiligheid, obstakelvrije gebieden, e.d. Voor elke regionale burgerluchthaven stelt de provincie dit Luchthavenbesluit, Luchthavenregeling of ontheffing vast. In een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling worden de eisen waaraan het gebruik van een luchtvaartterrein moet voldoen, vastgelegd. Een Luchthavenbesluit is vereist als het externe veiligheidsrisico of de geluidbelasting in verband met het gebruik van de luchthaven zodanig is dat sprake is van gevolgen voor het gebied buiten de luchthaven. Is dit niet het geval dan kan worden volstaan met een Luchthavenregeling. De provincie (Provinciale Staten) stelt een Luchthavenbesluit of een Luchthavenregeling bij Provinciale Verordening vast. De Provinciale Verordening is het juridische instrument waarmee

de Luchthavenbesluiten en Luchthavenregelingen worden vastgesteld. Dit kan niet naar Gedeputeerde Staten worden gemandateerd. De provincie dient binnen vijf jaar na 1 november 2009 de Luchthavenbesluiten te hebben vastgesteld. Tegen een Luchthavenbesluit of -regeling is beroep mogelijk. De ontheffingen kunnen door Gedeputeerde Staten worden afgehandeld.

In de RBML is geregeld dat de bevoegheden van de bestaande luchthavens naar de provincie overgaan als zogenaamde Omzettingsbesluiten door het rijk (Verkeer en Waterstaat) zijn genomen. Deze Omzettingsbesluiten zijn vertalingen van de huidige vigerende Aanwijzingsbesluiten (voor Seppe Airport en Kempen Airport) naar een nieuw besluit dat één op één overeenkomt met de huidige situatie. In een Omzettingsbesluit wordt de bestaande 'vergunning' vastgelegd.

De bestaande Commissies Milieuhygiëne van de ons bekende burgerluchtvaartterreinen zullen worden vervangen door nieuwe Commissies Regionaal Overleg (CRO's). Het instellen van een CRO moet bij een luchthaven waar een Luchthavenbesluit van toepassing is en mag ingesteld worden bij een terrein met een Luchthavenregeling. De bevoegdheid met betrekking tot het instellen van een CRO kan pas plaatsvinden als een Omzettingsbesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat voor de betreffende luchthaven is genomen.

PS moeten de nieuwe commissies instellen en nadere regels middels een Provinciale Verordening vaststellen omtrent de taak, de samenstelling en de werkwijze van de commissie. De CRO's zullen om advies worden gevraagd bij een ontwerp Luchthavenbesluit.

Behalve voor de recreatieve vliegclubs op de militaire luchtvaartterreinen waarvoor Defensie bevoegd gezag is en blijft, wordt de provincie het bevoegde gezag voor een aantal terreinen waar luchtvaart wordt bedreven bijvoorbeeld Micro Light Aircrafts (MLA-terreinen), zweefvliegterreinen, scherm/zeilvliegen, paramotorvliegen en dergelijke. Voor eenmalige opstijgingen van luchtballonnen of luchtvaartvertoningen geldt dit ook. Het gaat daarbij om de opstijg- en landingsplaatsen van deze luchtvaartuigen en nadrukkelijk niet over het overvliegen. De provincie heeft geen bevoegdheden over het vliegen in het luchtruim. Voor luchtvaartterreinen kan de provincie een vergunning in de vorm van een Luchthavenregeling maken of, zoals het meeste voorkomt, een ontheffing verlenen voor het Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG-ontheffing) van een stuk grond. Het is nu eenmaal verboden om van een willekeurig stuk grond op te stijgen of te landen met een luchtvaartuig, met uitzondering van luchtballonnen. Bij een ontheffing gaat het maar om een beperkte gebruiksmogelijkheid; maximaal 12 dagen per jaar en 4 vliegbewegingen per dag. Deze criteria zijn in IPO-verband afgesproken. Het instrument TUG-ontheffing wordt veel gebruikt voor helikoptervluchten om éénmalig mensen op te halen of af te zetten van een terrein niet zijnde een luchthaven. Ontheffingen voor dit soort luchtvaartactiviteiten zijn te rangschikken onder het begrip "maatwerk". Het verlenen van deze TUG-ontheffingen is door de wetgever overgelaten aan GS.

De provincie wil mooi, schoon, dynamisch, bereikbaar, perspectiefrijk en verbindend zijn. De provincie zet daarom onder andere in op een gezonde en duurzame leefomgeving, een goede bereikbaarheid en een gezond economisch klimaat. Het luchtvaartbeleid moet binnen die kaders

passen. Deze beleidsnota concludeert bovendien op basis van een onderzoek naar de huidige luchtvaartsituatie in Noord-Brabant en de geldende wet- en regelgeving dat de provincie een bepaalde mate van beleidsvrije ruimte heeft. Deze heeft onder andere betrekking op het beschermen en bevorderen van de omgeving en de leefbaarheid daarin. Het beleid voorziet daarom in een keuze over de ruimtelijke inpasbaarheid van bestaande en nieuwe luchtvaartterreinen, welke milieu-, geluid- en veiligheidscontouren kunnen gelden en hoe de provincie de RBML uitvoert.

Om tot een beleidskeuze te komen heeft de provincie op basis van kwalitatieve en kwantitatieve criteria een drietal scenario's ingevuld. De scenario's zijn van terughoudende tot groeistimulerende aard. Aan de hand van de criteria en de scenario's heeft de provincie de betrokken belangen zoals geluid, externe veiligheid, natuur, beschikbare ruimte en leefbaarheid afgewogen.

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. Dit betekent dat de provincie de (door het rijk) bestaande vergunde situatie in stand houdt. De geluidzones van onder andere Seppe Airport en Kempen Airport blijven ongewijzigd en de ruimte die daarbinnen nog aanwezig is, kan voor die groei worden benut. Deze groei is, zoals de luchthavens zelf aangegeven, vooral bestemd voor de kleine zakelijke luchtvaart. Een ontwikkeling die de provincie vanuit mobiliteitsoptiek, ondersteund. Het trendvolgend beleid kenmerkt zich dus door een faciliterend beleid binnen de huidige mogelijkheden. Uitzondering hierop is het beleid met betrekking tot nieuwe helihavens. Hier staat de provincie een terughoudend beleid voor. Dit houdt in dat de provincie geen nieuwe helihavens wil met uitzondering van maximaal twee commerciële helihavens in Noord-Brabant bij twee van de vijf grote steden (B5-steden).

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.

Voor helihavens en ontheffingen voor gemotoriseerde luchtvaart, waaronder incidentele helikopterlandingen en opstijgingen, gelden eveneens ruimtelijke gebiedsbeperkingen. Een uitzondering hierop zijn de helihavens met een maatschappelijk belang zoals bij ziekenhuizen en voor de politie.

Bij het toezicht door de provincie is gekozen voor een geoptimaliseerde toezichtsvariant. Andere toezichtsvarianten die de provincie heeft overwogen zijn de zogenaamde status-quo variant en de maximale variant. De verschillen in varianten betreffen met name de inzet van fysieke controles. De status-quo toezichtsvariant is in lijn met het eerdere toezicht door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Onze toezichtsvariant gaat uit van een intensievere inzet van toezicht en controle dan tot heden door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) gebruikelijk was. Reden voor deze intensievere inzet is de behoefte van de provincie om als vergunningverlenende instantie

duidelijker zichtbaar te worden voor de verschillende partijen; zowel voor omwonenden als voor de luchtvaartsector.

De provincie zal in ieder geval zelfstandig geluid- en externe veiligheid-berekeningen uitvoeren. De geoptimaliseerde variant voorziet daarnaast in fysieke controles op de naleving van de regels van Luchthavenbesluiten, Luchthavenregelingen en op ontheffingen. Eveneens zullen er in deze variant fysieke controles plaatsvinden naar aanleiding van klachten.

Deze beleidsnota luchtvaart reikt niet zover dat beleidslijnen of visies worden uitgezet ten aanzien van andere aan luchtvaart gerelateerde aangelegenheden zoals werkgelegenheid, economie of mobiliteit. Voor bijvoorbeeld Aviolanda/Maintenance Valley, de civiele luchthaven Eindhoven Airport en de betekenis daarvan voor de ontwikkeling van de Brainport kennisregio gelden andere beleidsgebieden die de kaders daarvoor bepalen.

Voor de luchthaven Eindhoven, waaronder Eindhoven Airport, geldt bovendien een specifieke situatie. De civiele luchthaven Eindhoven Airport maakt gebruik van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. De provincie heeft belang bij Eindhoven Airport. De provincie is houder van 24,5% van de aandelen de luchthaven. Wij hebben echter geen bevoegdheden ten aanzien van de luchtvaartactiviteiten op de civiele luchthaven Eindhoven Airport omdat luchtvaartterrein Eindhoven een militair vliegveld is en door het rijk bestempeld is als een luchthaven van nationale betekenis. Het Luchthavenbesluit dat voor Eindhoven moet worden genomen blijft onder de bevoegdheid van het rijk. Binnen andere kaders dan deze nota heeft de provincie wel sturingsmogelijkheden tot haar beschikking die ertoe kunnen bijdragen dat de ontwikkelingen ten aanzien van Eindhoven Airport bijdragen aan de duurzaamheid, economie en bereikbaarheid van Noord-Brabant. De provincie neemt onder andere om die reden deel aan de zogenaamde Alderstafel Eindhoven.

Het advies van de Alderstafel Schiphol van 1 oktober 2008 heeft betrekking op een plafond in aantallen vliegbewegingen tot 2020 op de nationale luchthaven en heeft relatie met mogelijke ontwikkelingen op de luchthavens Lelystad en Eindhoven. Het kabinet heeft het Schipholadvies van Alders in 2008 overgenomen. Begin 2009 heeft de heer Alders van de minister van V&W het verzoek gekregen om als onafhankelijk voorzitter gesprekken te voeren over de verdere ontwikkeling van luchthaven Eindhoven in lijn met de kabinetsreactie op het Aldersadvies rond Schiphol. De gesprekken en verschillende onderzoeken rond de Alderstafel Eindhoven hebben in de periode voorjaar 2009 tot en met juni 2010 plaatsgevonden.

Op 22 juni 2010 heeft Alders het advies over de toekomst van luchthaven Eindhoven aan de (demissionaire) minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Volgens het Aldersadvies mag Eindhoven Airport tot 2020 in twee stappen 25.000 extra vliegbewegingen uitvoeren. Wel moet de Eindhoven Airport een stevig pakket aan maatregelen voor hinderbeperking en verduurzaming van de luchthaven realiseren. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, wordt een deel van de militaire gebruiksruimte verplaatst. Het advies aan het kabinet gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen. In de eerste fase tot 2015 mogen circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen plaatsvinden. In 2015 zal worden getoetst of de voorwaarden waaraan de ontwikkeling is verbonden, zijn nagekomen. Als dat het geval is, wordt de tweede fase van de overeengekomen groei vrijgegeven die ruimte biedt voor nog eens 15.000 vliegbewegingen per jaar.

In het Bestuursakkoord 2007-2011 “Vertrouwen in Brabant” is opgenomen dat voor de internationale toppositie die Brabant wil bereiken een belangrijke rol is weggelegd voor Eindhoven Airport. De groei van Eindhoven Airport wordt ondersteund mits de veiligheid niet in het gedrang komt en het milieu niet zwaarder wordt belast. Op 1 juni 2010 hebben Gedeputeerde Staten ingestemd met het Aldersadvies. GS hebben geconcludeerd dat het Aldersadvies past binnen het gestelde van het Bestuursakkoord 2007-2011. Met de aan het Aldersadvies verbonden voorwaarden met betrekking tot hinderbeperking, duurzaamheid en leefbaarheid, waaronder bereikbaarheid, achten wij de toename van de milieubelasting ten gevolge van de toename van vliegbewegingen voldoende gecompenseerd c.q. tenietgedaan. De gefaseerde invoering en de afspraken over de evaluatie in 2015, zijn daarbij van doorslaggevende betekenis.

Om het beeld van de luchtvaart in Noord-Brabant volledig weer te geven worden alle luchthavens, waaronder de luchthaven Eindhoven, en alle andere luchtvaartactiviteiten in het hoofdstuk ‘kaderstelling’ vernoemd en globaal omschreven.

Bijlage 1 bevat een kaart met nu bekende luchtvaartterreinen in Noord-Brabant.

Ondanks het feit dat wij geen bevoegdheden hebben met betrekking tot de civiele luchthaven Eindhoven Airport en de luchthaven derhalve geen onderdeel kan zijn van de beleidskeuze over de uitvoering van de RBML, is ter informatie aan dit beleidsdocument een bijlage gevoegd over de Alderstafel Eindhoven.

Bijlage 2 biedt u actuele informatie over Eindhoven Airport en het Alderstafeltraject.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 1 november 2009 is de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (hierna afgekort: RBML) in werking getreden. Vanaf de genoemde datum is niet langer het rijk, maar zijn Provinciale Staten bevoegd gezag voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen en andere luchtvaartactiviteiten. Deze ontwikkeling past prima in de rol van de provincie als gebiedsautoriteit in het gedachtengoed van de Agenda van Brabant. De provincie Noord-Brabant concentreert zich op het ruimtelijk-economisch domein. Middels integraal en ontwikkelingsgericht omgevingsbeleid voert de provincie taken uit op het gebied van ruimtelijke ordening, wonen, milieu, landelijk gebied, verkeer en vervoer, water en regionale economie.

In de RBML-wetgeving is onderscheid gemaakt tussen luchthavens van nationale betekenis en luchthavens van regionaal betekenis. Voor de luchthavens van nationale betekenis geldt dat deze onder de bevoegdheid van het Rijk blijven. Luchthavens van nationale betekenis zijn Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht-Aachen Airport, Lelystad Airport, Enschede Airport Twente en Eindhoven Airport. Daarnaast zijn en blijven de militaire luchthavens een rijksaangelegenheid. Dit zijn in Noord-Brabant de militaire luchthavens Woensdrecht, Gilze-Rijen, Eindhoven, Volkel en De Peel. Ook die blijven onder zeggenschap van het Rijk en kan en mag de provincie geen beleid voeren over deze luchthavens van nationaal belang.

De provincies hebben wel door de RBML-wetgeving de bevoegdheid gekregen over de luchthavens van regionale betekenis. In Nederland zijn dit de luchthavens Teuge, Texel, Hogeveen, Hilversum, Midden-Zeeland, Drachten, Ameland, Seppe en Budel (Kempen). Voor de luchthavens van regionaal belang –waaronder Seppe Airport en Kempen Airport –, helihavens, luchtvaartterreinen met onverharde banen en voor incidentele luchtvaartactiviteiten, is de provincie bevoegd gezag. Helihavens en terreinen met onverharde banen, veelal velden voor luchtsport, vallen dus ook onder het begrip ‘luchthavens van regionaal betekenis’ waarover de provincie wel beleid mag voeren.

De RBML bevat dwingende regels ten aanzien van luchtvaartactiviteiten die dienen te worden vastgelegd in Luchthavenbesluiten, Luchthavenregelingen of ontheffingen. De Luchthavenbesluiten en Luchthavenregelingen worden in een Provinciale Verordening door Provinciale Staten vastgesteld. De ontheffingen kunnen door Gedeputeerde Staten worden afgehandeld. De RBML biedt tevens ruimte voor de provincie om op onderdelen beleid te formuleren over de ‘kleinere’ nieuwe en bestaande luchtvaartterreinen in Noord-Brabant.

1.2 Doelstelling

De provincie heeft een nieuw takenpakket toebedeeld gekregen dat zij moet uitvoeren. Hiervoor is het noodzakelijk dat zij criteria opstelt. Alvorens te kunnen komen tot de criteria, moet de provincie bepalen welke beleidskeuze daaraan ten grondslag komt te liggen.

De doelstelling is daarom: “Het bepalen van een integraal afgewogen beleidskeuze over de luchtvaart in Noord-Brabant, binnen de daarvoor geldende juridische en beleidsmatige kaders en dat bijdraagt aan de ambities van Noord-Brabant”.

1.3 Leeswijzer

Deze beleidsnota brengt in hoofdstuk 2 allereerst de huidige luchtvaartsituatie in Noord-Brabant en de geldende juridische en beleidsmatige kaders in beeld. Ook de actuele situatie van de militaire luchthavens (incl. het burgermedegebruik Eindhoven) is in beeld gebracht. Dus ook de luchthavens in Noord-Brabant van nationale betekenis, waarover de provincie in het kader van de RBML geen bevoegdheden heeft en geen beleid kan of mag maken, zijn in het navolgende hoofdstuk omschreven.

De RBML leidt tot een conclusie dat de provincie een bepaalde mate van beleidsvrijheid heeft op het gebied van de ‘kleinere luchtvaart’ ofwel de luchthavens van regionale betekenis.

In hoofdstuk 3 wordt de beleidskeuze bepaald, brengt de provincie de consequenties van de beleidskeuze in beeld en maakt voor bestaande en nieuwe luchtvaartterreinen en activiteiten een keuze over de wijze waarop zij het beleid en de uitvoering van de Wet luchtvaart handhaaft.

2 Kaderstelling

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Militaire luchtvaart

Met het uitbrengen van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) in november 2005 (deel 4) heeft het Ministerie van Defensie er voor gekozen de militaire luchtvaart te concentreren in de provincie Noord-Brabant. De 5 militaire luchtvaartterreinen in Noord-Brabant zijn Eindhoven Airport, Gilze-Rijen, Volkel, Woensdrecht en De Peel. Voornoemde 5 terreinen zijn door hun militair karakter van nationaal belang en vallen als zodanig onder het gezag van de Rijksoverheid.

Door de sluiting van drie vliegvelden, Soesterberg, Twente en Valkenburg is het gebruik van de militaire vliegvelden in Noord-Brabant intensiever geworden. De intensivering wordt daarnaast veroorzaakt door de groeiende frequentie van de inzet van het Nederlandse leger voor internationale missies. Het troepentransport voor deze missies geschiedt hoofdzakelijk vanaf luchthaven Eindhoven.

Militaire luchtvaartterreinen in Noord-Brabant

Vliegbasis	Functie
Eindhoven	➤ Twee squadrons transportvliegtuigen; ➤ Deployment Operating Base voor jachtvliegtuigen ➤ Reservebasis ➤ Structureel burgermedegebruik door Eindhoven Airport ➤ Structureel medegebruik zweefvliegen
Gilze-Rijen	➤ Squadron lichte helikopters ➤ Squadron gevechtshelikopters ➤ Squadron transporthelikopters ➤ Reservebasis ➤ Sea Air Interface (zee- en luchttransport) ➤ Incidenteel burgermedegebruik ➤ Structureel medegebruik zweefvliegen, modelvliegen, historische vliegtuigen
Volkel	➤ Drie squadrons jachtvliegtuigen (Main Operating Base) ➤ Incidenteel burgermedegebruik ➤ Structureel medegebruik zweefvliegen
Woensdrecht	➤ Squadron lesvliegtuigen ➤ Reservebasis ➤ LOC/SAI (lines of communication) ➤ Logistiek Centrum Koninklijke Luchtmacht ➤ Incidenteel burgermedegebruik ➤ Structureel medegebruik Stork/Fokker ➤ Structureel medegebruik zweefvliegen, modelvliegen
De Peel	➤ Vestingplaats voor Groep Geleide Wapens ➤ Structureel medegebruik zweefvliegen ➤ Incidenteel medegebruik modelvliegen

2.1.2 Eindhoven Airport

Eindhoven Airport is de exploitant die civiele vliegtuigbewegingen mogelijk maakt op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Om van het militaire terrein gebruik te kunnen maken heeft de Minister van Defensie aan Eindhoven Airport een medegebruikersbeschikking verleend. Deze beschikking werd ingevolge de 'oude' Luchtvaartwet verleend. Ook in het geval van de nieuwe Wet luchtvaart blijft Eindhoven Airport medegebruiker van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven en blijft onder de verantwoordelijkheid van Defensie. Wel zal dan een vergunning afgegeven worden voor het burgermedegebruik. De basis voor die vergunning vormt het nieuwe Luchthavenbesluit voor de totale luchthaven Eindhoven. Het Luchthavenbesluit voor Eindhoven is voorzien in 2013.

Eindhoven Airport is een snel groeiende luchthaven. De brainportambities voor Eindhoven/ Zuidoost-Brabant, als toonaangevende kennis- en innovatieregio in Europa, geven de regio een internationaal profiel met een bovengemiddelde internationale vervoersbehoefte. De ontwikkeling van de luchthaven wordt geplaatst in deze context. Uitgangspunt is dat de luchthaven voor zover economisch mogelijk voorziet in de eigen vervoersbehoefte en daarmee bijdraagt aan de versterking van de regionale economie. Terwijl de markt op Schiphol als gevolg van de economische ontwikkeling een neerwaartse trend kende in het gebruiksjaar 2009, laat de vraagontwikkeling op Eindhoven Airport een groei zien van 5 procent. De luchthaven verwacht in 2010 2 miljoen passagiers te vervoeren.

Voor informatie over het Alderstafeltraject wordt verwezen naar *bijlage 2*.



2.1.3 Kempen Airport

Kempen Airport is in 1970 opgericht. Het heeft een verharde baan van 1.200 meter en een aparte grasbaan en bijbehorend vliegcircuit voor Micro Light Aircrafts (hierna afgekort: MLA's). Het vliegverkeer bestaat voornamelijk uit zakelijk verkeer en lesvluchten. Het aantal vliegbewegingen bedraagt circa 80.000 per jaar (2007).

Het aanwijzingsbesluit van Kempen Airport dateert van 22 augustus 2003. De geluidzone dateert van 1996. Bij de berekening van de geluidzone is uitgegaan van 110.000 vliegbewegingen voor vliegtuigen met een startgewicht tot 6000 kg. De geluidruimte voor straalmotoren is vastgesteld middels de 35 Ke-geluidzone. De maximaal toegestane categorie voor de vliegtuigen op Kempen Airport is 2B volgens de ICAO-richtlijnen (International Civil Aviation Organisation). Dit houdt in dat luchtvaartuigen met een spanwijdte tot 24 meter en/of een wielbasis tot 6 meter kunnen worden geacommodeerd.

Kempen Airport en Eindhoven Airport hebben een strategische alliantie met als doel de luchtvaart in Zuid Oost Brabant duurzaam en efficiënt te ontwikkelen. In het Regionaal Structuurplan RSP van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de provincie Noord-Brabant wordt deze samenwerkingsvorm toegejuicht. De strategische alliantie gaat van het principe uit dat de afwikkeling van zakelijk vliegverkeer, groter dan categorie 2B (volgens ICAO) zijnde lijnvluchten en charters, voor rekening van Eindhoven Airport is en dat de afwikkeling van het vliegverkeer kleiner dan deze categorie 2B de core business is van Kempen Airport.

Er zijn geen voornemens om de luchthaven uit te breiden of ingrijpende veranderingen aan te brengen in de luchthavenactiviteiten. De verwachte groei van vliegbewegingen past binnen de huidige geluidcontour. De openingstijden van de luchthaven wijzigen niet. De luchthaven is geopend van 07.00 uur tot 23.00 uur. De avondperiode is speciaal voor de dagrandverbindingen voor de zakelijke luchtvaart. Hiervoor is een instrument-procedure aanwezig om buiten de daglichtperiode en bij slecht weer omstandigheden het vliegverkeer te kunnen laten landen en starten. Kempen Airport heeft verkeersleiding en beschikt over een GPS approach procedure. Aansluitend aan de luchthaven is bedrijventerrein Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC) in ontwikkeling. De initiatiefnemer van het DIC wil een deel van het bestaande industrieterrein Budel Dorplein, grenzend aan de zinkfabriek, ontwikkelen tot een duurzaam bedrijvenpark. Hiervoor is ruim 100 ha beschikbaar. Voor de nu al bestaande markt voor de 'kleine' zakelijke luchtvaart op Kempen Airport biedt het DIC mogelijkheden zich verder te ontwikkelen. Zoals gezegd kan dit plaatsvinden binnen de huidige geluidruimte.

2.1.4 Seppe Airport

In 1949 is Seppe Airport gestart als vliegveld voor zweefvliegen. Vanaf 14 juli 1961 kunnen motorvliegtuigen van het vliegveld gebruik maken. De verharde start- en landingsbaan bedraagt 830 meter en heeft ook een aanliggende grasbaan voor het gebruik van vliegtuigen met een staartslof. Dit zijn bijvoorbeeld de historische vliegtuigen van het Vliegend Museum Seppe. Het vliegverkeer bestaat uit lesvluchten, zakelijk verkeer en recreatief verkeer. Het aantal vliegbewegingen varieerde de afgelopen 10 jaar tussen ongeveer 45.000 en 61.000 per jaar. Circa 70 % van de vluchten betreffen lesvluchten waarvan weer 70 % ten behoeve van de opleiding tot beroepsvlieger. Aan Seppe Airport is, gezien de recreatieve vliegbewegingen, parachutenvluchten e.d., zeker ook een sportief element verbonden.

Het aanwijzingsbesluit van Seppe Airport is van 15 oktober 1996, gewijzigd bij besluiten van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM van respectievelijk 3 en 18 juni 2002. De besluiten zijn gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen per jaar, verdeeld over 8 geluidscategorieën en rekening houdend met de geldende straffactoren voor het vliegen in de zomerweekenden en na 19.00 uur. Het maximaal aantal vliegbewegingen met helikopters is 900.

Seppe Airport geeft prioriteit aan de groei van het zakelijk verkeer. Het streven is om het aantal vliegbewegingen te verhogen binnen de huidige geluidzone tot 58.000 per jaar (nu ca. 55.000). Er zijn nog geen bedrijventerreinen in de directe omgeving die een directe relatie hebben met het vliegveld. Aan de zuidzijde zijn wel plannen om de luchthaven uit te breiden met luchthavengebonden bedrijvigheid.

West-Brabant is een belangrijke logistieke regio, met een strategische ligging tussen de twee mainports Antwerpen en Rotterdam. Dit biedt kansen voor de economische ontwikkelingen en groei van de werkgelegenheid. Hiervoor zijn een goede bereikbaarheid en leefbaarheid basisvoorwaarden. Tegelijkertijd ontstaat door de spin-off van deze twee mainports druk op ruimte, infrastructuur en leefbaarheid (milieu, externe veiligheid) in de regio. Een duurzaam evenwicht tussen beide is noodzakelijk. Seppe Airport kan een aanvullende rol spelen in de bereikbaarheid van het personenvervoer. Potentiële afnemers/klanten zijn aanwezig het catchment area van Seppe; de grote steden Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en Tilburg. Maintenance Valley/Aviolada in Woensdrecht kan in de toekomst kansen bieden. Ook de opleidingschool voor verkeersvlieger speelt in dit verband een rol.

2.1.5 Luchthavens met onverharde banen

In Nistelrode en Moergestel liggen luchthavens met onverharde banen (grasbanen). Nistelrode wordt gebruikt voor zweefvliegen, Moergestel voor zeilvliegen. De zweefvliegclub Eindhoven maakt gebruik van het terrein van vliegbasis Eindhoven. De club zoekt naar een nieuwe locatie omdat de ter beschikking gestelde ruimte vanwege het toenemend aantal vliegbewegingen ter discussie komt te staan.

2.1.6 Helihavens

In Noord-Brabant liggen 5 bedrijfsgebonden helihavens en 9 helihavens bij ziekenhuizen. Het maatschappelijk belang van helihavens is zeer specifiek. Het gebruik van helihavens richt zich op handhaving-, inspectie- en controlevluchten, medische zorg, vluchten voor training, offshore, politie en defensie, fotografie, cartografie en commercieel vervoer van personen of vracht. Twynstra Gudde heeft in 2008 een onderzoek gedaan naar helihavens. De belangrijkste conclusies zijn dat een netwerk van helihavens over het algemeen niet of nauwelijks bijdraagt aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, de aanwezigheid van een netwerk van helihavens niet doorslaggevend is voor de vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven in Noord-Brabant en dat het belangrijkste effect van een helihaven is de geluidsbelasting op de omgeving. Uit onderzoek uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium blijkt dat in het worst case scenario de 55/56 L_{den} dB(A) zich waarschijnlijk buiten het terrein van de landingsplaats bevindt. De grootte van het heliterrein is dan wel een bepalende factor.

Over de economische effecten van helihavens zijn weinig gegevens beschikbaar. Uit de beschikbare gegevens over de economische betekenis van de regionale en kleine luchtvaart, kan

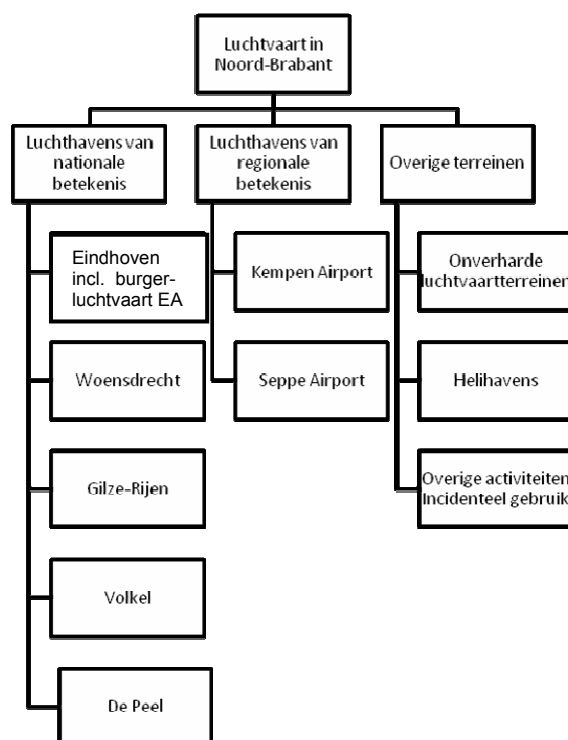
wel worden geconcludeerd dat de economische effecten van helihavens beperkt zijn in termen van werkgelegenheid en reistijdwinst.

Het directe ruimtegebruik van een helihaven is beperkt.

2.1.7 Overige luchtvaartactiviteiten

In het toeristisch-recreatieve segment van de luchtvaart is er naast de reeds behandelde activiteiten een grote diversiteit in verschijningsvormen die veelal kleinschalig van aard is. Deze activiteiten zijn samen te brengen onder het begrip 'luchtsport'. Behalve voor de recreatieve vliegclubs op de militaire luchtvaartterreinen waarvoor Defensie bevoegd gezag is en blijft, wordt de Provincie het bevoegde gezag voor bijvoorbeeld Micro Light Aircrafts (MLA-terreinen), zweefvliegterreinen, scherm/zeilvliegen, paramotorvliegen en dergelijke. Opstijgplaatsen voor heteluchtballonnen zijn vrijgesteld indien voor het terrein een Luchthavenregeling van toepassing is. Voor eenmalige (incidentele) opstijgingen van luchtballonnen of luchtvaartvertoningen geldt dat de provincie (GS) een ontheffing moet verlenen. Terreinen voor modelvliegtuigen (toestellen met een startgewicht tot 25 kilogram) vallen buiten de RBML. Hiervoor is de Regeling Modelvliegen 2005 van toepassing. Het gaat bij bovenstaande luchtvaartactiviteiten om de opstijg- en landingsplaatsen van deze luchtvaartuigen en nadrukkelijk niet over het overvliegen. De Provincie heeft geen bevoegdheden over het vliegen in het luchtruim.

2.1.8 Huidige situatie in beeld



Bijlage 1 bevat een kaart met nu bekende luchtvaartterreinen in Noord-Brabant.

2.2 Luchtvaart

2.2.1 Juridische kaders

Het kader en toepassingsgebied van de Wet luchtvaart (Wlv) bestaat uit de RBML, Algemene Maatregelen van Bestuur (AmvB) en Ministeriële Regelingen (MR). Met name de op 1 november 2009 in werking getreden RBML is kaderstellend voor deze beleidsnota. In de RBML wordt naast de decentralisatie een nieuw normenstelsel geïntroduceerd voor alle burgerluchthavens, behalve voor Schiphol. Dit stelsel bevat regels om de milieuruimte en externe veiligheidsruimte van luchthavens te bepalen, zowel voor het gebruik van de luchthaven door vliegverkeer als voor de ruimtelijke indeling van het gebied in de nabijheid van luchthavens. Concreet, de provincie wordt het bevoegd gezag voor de luchthavens van regionaal belang, Seppe Airport en Kempen Airport, voor de 2 zweefvliegterreinen, 14 helihavens, 3 terreinen voor MLA's, 5 à 6 terreinen die minder dan 10 dagen per jaar worden gebruikt en tot slot voor incidentele luchtvaartactiviteiten.

Om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren hebben Provinciale Staten de beschikking over enkele instrumenten. Zij stellen bij Provinciale Verordening een Luchthavenbesluit of een Luchthavenregeling vast. De eisen waaraan het gebruik van een luchtvaartterrein moet voldoen, worden in een Luchthavenbesluit vastgelegd indien dit ruimtelijke consequenties in de directe omgeving buiten de terreingrenzen van die luchthaven heeft. Indien de luchtvaartactiviteiten geen ruimtelijke consequenties met zich meebrengen, volstaat een Luchthavenregeling. In de Wet luchtvaart is geregeld dat de bevoegdheden van de bestaande luchthavens naar de provincie overgaan als zogenaamde Omzettingsbesluiten door het Rijk zijn genomen. Deze Omzettingsbesluiten zijn vertalingen van de huidige vigerende aanwijzingsbesluiten naar een besluit conform de nieuwe RBML-normen en regels. In een Omzettingsbesluit kunnen geen wijzigingen worden vastgelegd ten aanzien van vergunde milieuruimte. De bestaande situatie wordt daarin omgezet. De provincie dient binnen vijf jaar na 1 november 2009 de Luchthavenbesluiten te hebben vastgesteld.

Een Luchthavenbesluit bevat bepalingen over het luchthavenverkeer en de ruimtelijke indeling van het gebied rondom de luchthaven. Het Besluit burgerluchthavens (hierna afgekort: Bbl) en de Regeling burgerluchthavens (hierna afgekort: Rbl) bepalen de nadere regels die van toepassing zijn. Hierin zijn alle criteria benoemd waaraan een luchthaven op grond van een Luchthavenbesluit moet houden. De Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (hierna afgekort: Rvgtl) bevat de verplichtingen waaraan een exploitant van een luchthaven moet voldoen. Het Luchthavenbesluit zal daarbij ook kaarten bevatten met hoogtebeperkingen, gebaseerd op de obstakelvrije vlakken en toetsingsvlakken volgens de door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) vastgestelde richtlijnen. De ICAO-richtlijnen zijn gericht op de vliegveiligheid en hebben betrekking op een veilige start en landing evenals op een gegarandeerde goede (niet verstoorde) werking van communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur. Een Luchthavenregeling bevat regels over het luchthavenverkeer en voor zover noodzakelijk regels over de geluidsbelasting. Het Bbl en de Rvgtl zijn ook hier van toepassing voor de exploitant, voor zover het een terrein betreft als bedoeld in artikel 2 van de Rvgtl.

Tot slot biedt de RBML het instrument ontheffing, om incidenteel gebruik van een niet-luchthaventerrein toe te staan. Sommige luchtvaartactiviteiten vinden incidenteel plaats vanaf een terrein dat niet ingericht is als een luchthaven. In deze situatie spreekt men van Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG) van een terrein. GS zijn bevoegd voor deze activiteiten een zogenaamde TUG-ontheffing te verlenen. GS zullen nadere regels opstellen met betrekking tot het verlenen van ontheffingen op basis van de Wet luchtvaart.

De ontheffing is bedoeld om incidentele starts en landingen mogelijk te maken op een niet-luchtvaartterrein. In de Rvgt zijn hiervoor nadere regels opgenomen.

Uit het vorenstaande blijkt dat het rijk verantwoordelijk blijft voor de luchtvaartveiligheid (inrichting en beveiliging van luchthavens, certificatie van vliegtuigen, eisen aan vliegers), beheer van het luchtruim, implementatie van internationale regelgeving en het afsluiten van – bilaterale – luchtvaartverdragen welke zich niet lenen voor gedecentraliseerde aanpak.

Commissies Regionaal Overleg (CRO) en Commissies voor Overleg en Voorlichting over de Milieuhygiëne (COVM's van Defensie)

Bij de luchthavens Seppe Airport en Kempen Airport zijn op basis van artikel 28 van de huidige Luchtvaartwet de zogenaamde Commissies Milieuhygiëne door de minister van V&W ingesteld. De bestaande Commissies Milieuhygiëne van de ons bekende burgerluchtvaartterreinen zullen worden vervangen door nieuwe Commissies Regionaal Overleg (CRO's). In ieder geval voor de genoemde vliegvelden, maar mogelijk ook voor andere burgerluchthavens (Helihavens) waarvoor een luchthavenbesluit moet worden gemaakt, moeten PS de nieuwe commissies instellen.

Het instellen van een CRO moet bij een luchthaven waar een Luchthavenbesluit van toepassing is en mag ingesteld worden bij een terrein met een Luchthavenregeling. De bevoegdheid met betrekking tot het instellen van een CRO kan pas plaatsvinden als een Omzettingsbesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat voor de betreffende luchthaven is genomen.

PS stellen ook nadere regels (middels een Provinciale Verordening) vast omtrent de taak, de samenstelling en de werkwijze van de commissie.

De nieuwe CRO moet worden voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. De voorzitter van de CRO wordt door PS benoemd (en geschorst en ontslagen). De voorzitter benoemd vervolgens de leden van de commissie welke zijn voorgedragen door het orgaan of de organisatie die het lid vertegenwoordigt.

In de RBML staat verder dat de commissie tot taak heeft om door overleg tussen de betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.

Eén van de taken van de CRO zal in ieder geval betrokkenheid bij de totstandkoming van het Luchthavenbesluit zijn. De CRO's zullen om advies worden gevraagd bij een ontwerp Luchthavenbesluit.

De invoering van de RBML heeft voor de provincie met betrekking tot de Commissies voor Overleg en Voorlichting over de Milieuhygiëne (COVM's) voor de militaire luchthavens, nagenoeg geen consequenties. Het voorzitterschap blijft in handen van de verschillende leden van het college van GS, het secretariaat blijft bij Defensie.

2.2.2 Beleidskaders

Het rijk heeft een visie over de ontwikkeling van Nederland neergelegd. De visie is gericht op een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie en een duurzame leefomgeving. Om de ambities waar te maken is de internationale bereikbaarheid van Nederland een belangrijke voorwaarde. De nationale Luchtvaartnota van april 2009 stelt daarom een concurrerende en duurzame luchtvaart centraal. Op 17 september 2009 hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM de Luchtvaartnota 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden. De nota is (nog) niet in de Kamer behandeld.

De Nota Ruimte en de nota Pieken in de Delta hebben raakvlakken met de Luchtvaartnota. Specifiek voor de Provincie Noord-Brabant zijn op basis van deze nota's een provinciale vertaling gemaakt: Pieken in de Delta ZuidOost en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna afgekort: MIRT) Zuidoost Brabant.

2.3 Ruimtelijke ordening

2.3.1 Juridische kaders

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Wro strekt tot de bevordering van een duurzame ruimtelijke kwaliteit. De Wro heeft bovendien tot doel te komen tot een heldere afbakening van bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het gebied van de ruimtelijke inrichting van Nederland. De Wro heeft een onderscheid aangebracht in enerzijds ruimtelijk beleid en anderzijds de (juridische) uitvoering daarvan.

Op basis van de RBML zal onder meer de ruimtelijke indeling rond de luchthavens (geluidzone, externe veiligheid-zone, ICAO-opstakelvrije- en toetsingsvlakken) worden vastgelegd in het Luchthavenbesluit. Het besluit zal vervolgens doorwerken in bestemmingsplannen die gelden rondom de luchthaven.

2.3.2 Beleidskaders

De hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijke beleid zijn aangegeven in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (hierna afgekort: SVRO). Deze structuurvisie geeft de hoofdlijnen van het provinciale beleid voor de komende periode tot 2025 met een doorkijk naar 2040. In de structuurvisie is een hoofdstuk opgenomen dat gericht is op de luchtvaart in Noord-Brabant. De voorgestane ontwikkeling van de luchtvaart in Noord-Brabant zoals omschreven in de structuurvisie sluit aan bij deze beleidsnota.

Om de provinciale ruimtelijke doelstellingen zoals verwoord in de structuurvisie te behalen, heeft de provincie een set van bevoegdheden of instrumenten tot zijn beschikking gekregen. Eén van de mogelijke bevoegdheden is het stellen van instructieregels bij verordening. De provincie heeft gekozen voor het instellen van een Verordening Ruimte. Fase 1 van de verordening is vastgesteld en op 1 juni 2010 in werking getreden. Deze eerste fase richt zich met name op het vaststaand en te continueren provinciaal ruimtelijk beleid. Volgens een algemeen uitgangspunt van het provinciaal ruimtelijk beleid vinden stedelijke ontwikkelingen plaats in het als zodanig aangewezen stedelijk gebied of in zoekgebieden voor stedelijke ontwikkelingen. Luchthavens en andere terreinen voor luchtvaartactiviteiten zijn in beginsel een stedelijke ontwikkeling. In de Verordening Ruimte zijn onder andere regels opgenomen voor sportvoorzieningen, waaronder de 'overige'

luchtactiviteiten vallen uit paragraaf 2.1.7 (luchtsporten als MLA-terreinen, zweefvliegterreinen, scherm/zeilvliegen, paramotorvliegen e.d.). Nieuwvestiging of uitbreiding van deze terreinen kan in beginsel alleen in stedelijke gebieden. Voor vestiging of uitbreiding van terreinen voor niet gemotoriseerde luchtvaart (luchtsport) biedt de Verordening Ruimte onder voorwaarden ook mogelijkheden buiten de stedelijke gebieden of zoekgebieden verstedelijking.

De vaststelling van de Verordening Ruimte fase 2 is voorzien in december 2010.

2.4 Milieu

2.4.1 Juridische kaders

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) kunnen milieuvergunningen nodig zijn voor bijvoorbeeld luchthavens en helihavens in het geval ter plaatse sprake is van brandstofopslag. De Wlv en bijbehorende AmvB's en MR's als bijzondere wetgeving bevatten bepalingen ten aanzien van verschillende milieuaspecten die van toepassing zijn.

Voor milieubelastende activiteiten op een luchthaven die niet onder de RBML vallen, zoals opslag van brandstof, werkplaatsactiviteiten, aan- en afvoer etc., zal in de regel een vergunning op grond van de Wet milieubeheer noodzakelijk zijn. Het bevoegd gezag hiervoor is het college van burgemeester en wethouders van een gemeente (B&W). Bij behandeling van een aanvraag voor een Wm-vergunning wordt getoetst aan landelijk geldende normen voor onder andere geluid en lucht. Hierbij moeten B&W rekening houden met de bestemming van de activiteiten in het bestemmingsplan.

Artikel 1.2 van de Wm bepaalt dat Provinciale Staten een milieuverordening vaststellen. Deze moet onder andere regels bevatten over het voorkomen of beperken van geluidhinder in aangewezen gebieden. In de Provinciale Milieu Verordening (PMV) Noord-Brabant zijn de stiltegebieden aangewezen.

2.4.2 Beleidskaders

Het huidige provinciaal milieubeleid is vastgelegd in het Integraal Strategisch Milieuplan. Zoals de titel al aangeeft is dit document van strategische aard; er zijn geen beleidsvisies in opgenomen. De Provincie ontwikkelt thans een nieuw Provinciaal MilieubeleidsPlan (PMP). Vaststelling hiervan is voorzien in december 2010.

2.5 Natuur en landschap

2.5.1 Juridische kaders

Ter bescherming van de Europese natuur hebben de lidstaten van de Europese Unie de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn aangenomen. Beide richtlijnen verplichten tot het aanwijzen van speciale beschermingszones (Natura 2000-gebieden) die samen het Europees ecologische netwerk Natura 2000 moeten vormen. De Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet zijn een vertaling van deze Europese richtlijnen.

De Natuurbeschermingswet 1998 bepaalt dat voor de Natura 2000-gebieden een beheerplan moet worden vastgesteld. Een beheerplan bevat onder meer welke natuurwaarden in het gebied aanwezig zijn en beschermd of ontwikkeld moeten worden, welke beleids- en beheersmaatregelen

nodig zijn om de instandhoudingdoelen voor natuurwaarden te bereiken of handhaven en welke activiteiten in en nabij het gebied schadelijk zijn voor het realiseren van de instandhoudingdoelen. De Flora- en faunawet beschermt plant- en diersoorten in de beschermde natuurgebieden en daarbuiten. Deze wet geeft niet aan welke concrete activiteiten wel en niet zijn toegestaan, maar het uitgangspunt is dat geen schade mag worden toegevoegd aan beschermde planten of dieren, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan.

In Noord-Brabant liggen enkele Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden (of gebieden waarvoor beide richtlijnen van toepassing zijn). Voor zover luchtvaartterreinen in of nabij enkele van die gebieden liggen is voornoemde wet- en regelgeving van toepassing.

2.5.2 Beleidskaders

De provincie heeft geen concreet vastgestelde beleidsdocumenten over dit beleidsterrein. De provincie voert de wetgeving uit met de daarin ter beschikking gestelde instrumenten en past daarbij steeds de meest actuele jurisprudentie toe.

2.6 Mobiliteit

2.6.1 Juridische kaders

In Nederland is geen specifieke wetgeving van kracht op het beleidsterrein mobiliteit die betrekking heeft op de luchtvaart in Noord-Brabant. Voor mobiliteit in algemene zin geldt wel wetgeving die de provincie verplicht tot het ontwikkelen van een lange termijn plan voor verkeer en vervoer enerzijds (Planwet verkeer en vervoer). Anderzijds heeft de provincie een zorgplicht voor haar wegen, die inhoudt dat de provincie haar wegen moet onderhouden (Wegenwet) en onder andere de veiligheid en doorstroming op die wegen moet beschermen (Wegenverkeerswet 1994). Een juridische relatie met luchtvaart kent deze wetgeving echter niet. In beleidsmatige zin is er wel een relatie aanwezig.

2.6.2 Beleidskaders

Luchtvaart kan enerzijds bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Anderzijds kan de aanwezigheid van luchtvaart in combinatie met de wens om economisch te ontwikkelen nopen tot het investeren in bereikbaarheid en infrastructuur. Het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (hierna afgekort: PVVP) vormt voor wat betreft de mobiliteitsvraagstukken het beleidskader. Met het PVVP geven Provinciale Staten uitvoering aan de Nota Mobiliteit van het Rijk. In het PVVP zetten Provinciale Staten op strategisch niveau onder andere uiteen op welke wijze zij ernaar streven om de Noord-Brabantse steden bereikbaar te houden en de verkeersveiligheid, het openbaar vervoer en het goederenvervoer te verbeteren. Op basis van het PVVP worden projecten ontwikkeld die aan de doelstellingen bijdragen zoals de MIRT voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad regio Eindhoven.

2.7 Economie

2.7.1 Juridische kaders

Over de borging van economische aspecten in relatie tot luchtvaart bestaat geen wetgeving. Het rijk en de provincie hebben ook geen concreet vastgestelde nadere regels over de borging van economische aspecten.

2.7.2 Beleidskaders

In de Luchtvaartnota 2009 worden visies en beleidslijnen gegeven die de luchtvaart in Nederland verbindt met de economie in de verschillende regio's. De Luchtvaartnota 2009 heeft in dit kader echter hoofdzakelijk betrekking op luchthavens van nationale betekenis. De nota bevat geen bepalingen of visie waarmee de provincie rekening moet houden bij de uitvoering van de RBML en het formuleren van beleid daarover. Overigens is de Luchtvaartnota (nog) niet door het kabinet vastgesteld.

2.8 Beleidsvrije ruimte

Gelet op de geldende kaders concludeert de provincie dat er voldoende ruimte is om beleid over luchtvaart te voeren. De provincie is wel gehouden aan de bepalingen in het RBML voor wat betreft het opnemen van bijvoorbeeld de milieu- en externe veiligheidscontouren in Luchthavenbesluiten en -regelingen.

De beleidsvrije ruimte van de provincie is met name gelegen in het bevorderen en verbeteren van de duurzaamheid en een leefbare omgeving. Dit kan onder andere beïnvloed worden door een ruimtelijk beleid waarbij aandacht is voor het houden van voldoende afstand tot luchtvaart-activiteiten, het stellen van beschermende maatregelen op het gebied van natuur en landschap en het stellen van maatregelen aan het gebruik van het luchthaventerrein. Daarnaast biedt de relevante wetgeving ruimte om de Noord-Brabantse economie te stimuleren, door te investeren in bereikbaarheid en mobiliteit. Dit betekent dat de provincie ten aanzien van luchtvaart een beleid kan voeren voor nieuwe en bestaande terreinen, als ook de activiteiten die daarop plaatsvinden. De provincie kan kwalitatieve en kwantitatieve criteria vaststellen op basis waarvan zij afweegt of en waar luchthavens en luchtvaartactiviteiten in Noord-Brabant zijn toegestaan, welke contouren gaan gelden in een Luchthavenbesluit en hoe zij op het beleid toeziet en handhaaft.

3 Ruimte voor luchtvaart

3.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van het beleid maakt de provincie onderscheid tussen bestaande luchtvaartactiviteiten, waar onder Seppe Airport, Kempen Airport en enkele helihavens enerzijds en nieuwe luchtvaartactiviteiten anderzijds. Voor beide situaties heeft de provincie voor haar beleidskeuze de drie voornoemde scenario's overwogen. Dit is ook gebeurd voor de drie toezichtsvarianten (paragraaf 3.5).

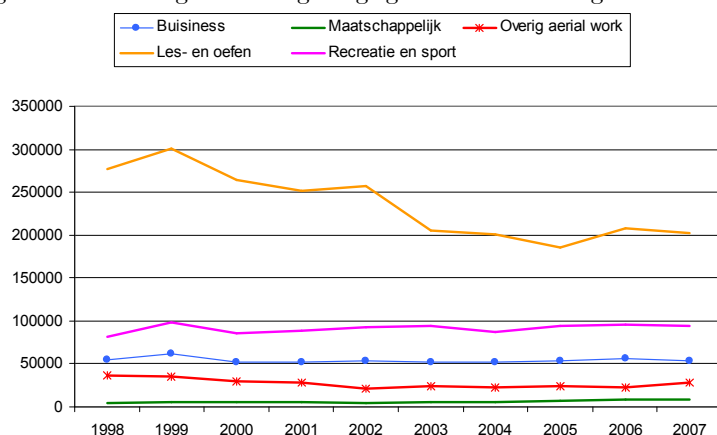
3.2 Afwegingen

Om tot een beleidskeuze te komen heeft de provincie op basis van kwalitatieve en kwantitatieve criteria een drietal scenario's ingevuld. De scenario's zijn van terughoudende tot groeistimulerend van aard. Aan de hand van de criteria en de scenario's heeft de provincie de betrokken belangen zoals geluid, externe veiligheid, natuur, beschikbare ruimte en leefbaarheid afgewogen.

Voorop staat dat de provincie mooi, schoon, dynamisch, bereikbaar, perspectiefrijk en verbindend wil zijn. De provincie zet daarom onder andere in op een gezonde en duurzame leefomgeving, een goede bereikbaarheid en een gezond economisch klimaat.

Op de beleidsterreinen milieu (geluid), ruimtelijke ordening (beschikbare ruimte) en externe veiligheid ten opzichte van bestaande infrastructuur en bebouwing in Noord-Brabant geldt een scala van beperkingen. De provincie heeft bovendien ambities die ertoe moeten leiden dat zij een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving realiseert. De geldende beleidskaders en de ambities verenigen zich niet met het voeren van een stimulerend luchtvaartbeleid dat er op is gericht om de groei van luchtvaartactiviteiten te stimuleren. Dit heeft geen betrekking op Eindhoven Airport, om redenen voornoemd. Daarbij komt dat de groeiervachtingen voor de luchtvaartactiviteiten op de luchthavens van regionale betekenis gematigd te noemen zijn, op basis van de trend in Nederland van de afgelopen 10 jaar. Het aantal vluchten daalde van 500.000 per jaar in 1996 naar 400.000 in 2007. Deze cijfers alsmede de groeiwensen van de luchthavens zelf, leiden niet tot de conclusie de luchtvaartactiviteiten op Seppe Airport en Kempen Airport substantieel zullen stijgen. Dit geldt ook voor de recreatieve luchtvaart- en sportvliegactiviteiten in Noord-Brabant in het algemeen.

Figuur: Ontwikkeling aantal vliegbewegingen luchtvaart van regionale betekenis



De luchtvaart van regionale betekenis in Noord-Brabant levert een kleine bijdrage aan de vervoersprestatie in Noord-Brabant, Eindhoven Airport uitgezonderd. Ook de economische aspecten van de luchthavens van regionale betekenis luchtvaart zijn gering met uitzondering van de opleidingsinstituten (vliegscholen) voor beroepsvliegeniers met een economisch belang en een mogelijke groei van het zakelijk vliegverkeer. De ontwikkelingen met betrekking tot het zakelijke verkeer komen vanuit de markt zelf. Kleine zakelijke luchtvaart biedt kansen, aangezien het een aanvullende rol kan spelen in de bereikbaarheid van het personenvervoer. De bestaande milieuruimte van de regionale luchthavens Seppe en Kempen Airport biedt daartoe op dit moment voldoende gelegenheid.

Daarnaast trekt de regionale luchtvaart, evenals de grotere luchtvaartterreinen, recreanten en spotters aan waardoor sprake is van enige recreatieve functie. Het sportieve element van de luchtsport dient hier ook niet onvermeld.

Het maatschappelijke doel van de regionale luchtvaart is echter gering, te meer omdat Eindhoven Airport onder zeggenschap is en blijft van het Rijk en de Provincie daarover geen beleidskeuze kan maken in de zin van de RBML. 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.

Een terughoudend scenario, ofwel ‘inperkende’ scenario, betekent dat de omgeving van het veld de allesoverheersende factor is voor de beleidskeuze. Inperking van de gebruiksmogelijkheden – en nog verdergaand – het terugleggen van de geluidszone, heeft tot gevolg dat de regionale luchtvaart sterk aan banden worden gelegd. 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 omdat wij voldoende mogelijkheden zien om door middel van de luchtvaartbesluiten en -regelingen regulerend op te kunnen treden binnen de huidige vastgestelde grenzen voor de bestaande luchtvaartactiviteiten in Noord-Brabant. De provincie concludeert dat voor een verdere inperking van de luchtvaart in Noord-Brabant geen noodzaak is maar dat ook geen sprake hoeft te zijn om een wezenlijke groei te stimuleren. De bestaande luchtvaartfaciliteiten kunnen op dit moment in de heersende behoefte voorzien, er is vooralsnog geen vraag uit de markt naar meer. Van groei hoeft derhalve voorlopig geen sprake te zijn. Zou op termijn een groei wenselijk zijn, dan bieden de huidige grenzen voorlopig voldoende ruimte. Bovendien kan een groeiscenario een hoeveelheid overlast van geluid en aantasting van beschermde gebieden inhouden, terwijl er weinig tot geen economische argumenten zijn om die groei te stimuleren.

3.3 Trendvolgend beleid

Het vorenstaande leidt tot de conclusie dat de provincie niet kiest voor een inperkend (terughoudend) of voor een groei scenario. 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. Dit betekent dat de provincie de (door het rijk) vergunde situatie in stand houdt. De geluidzones blijven ongewijzigd en voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk. Het trendvolgend beleid kenmerkt zich dus door een faciliterend beleid binnen de huidige mogelijkheden. De nu vergunde situatie wordt door de provincie

vastgelegd, nadat het rijk de nodige Omzettingsbesluiten heeft genomen. Deze Omzettingsbesluiten zijn vertalingen van de huidige vigerende aanwijzingsbesluiten naar een besluit conform de nieuwe RBML-normen en regels. In een Omzettingsbesluit wordt de bestaande situatie vastgelegd.

Dit beleid houdt kort samengevat in een voortzetting van het beleid zoals de provincie dat sinds 2002 (Actualisatie notitie Luchtvaart, d.d. 17 september 2002) voert en past bij de bijdrage die de regionale en kleine luchtvaart heeft in de totale Noord-Brabantse economische en mobiliteitsprestaties.

3.4 Consequenties

3.4.1 RBML

De RBML heeft tot gevolg dat in Luchthavenbesluiten en -regelingen de normen in het kader van geluid en externe veiligheid worden vastgelegd. Ook zullen, voor zover dat van toepassing is, de criteria met betrekking tot afstanden worden gehanteerd bij het toetsen van aanvragen voor nieuwe luchtvaartactiviteiten.

3.4.2 Bestaande luchthavens en luchtvaartactiviteiten

Voor de gemotoriseerde luchtvaart, waaronder op Seppe Airport en Kempen Airport, geldt dat de thans vergunde situatie in een Luchthavenbesluit wordt vastgesteld. De geluidzones blijven ongewijzigd. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk. Deze ruimte voor een groei van het 'kleine' zakelijk vliegverkeer is ook binnen die ruimte te accommoderen. Ook voor de bestaande helihavens geldt dat de thans vergunde situatie in een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling wordt vastgesteld. Geluidzones blijven ongewijzigd. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk.

Voor de luchthavens waar een Luchthavenbesluit moet worden vastgesteld gelden naast de geluidcontouren ook contouren voor externe veiligheid. Net als bij de geluidcontouren geldt dat er geen woningen en kwetsbare gebouwen (gebouwen met een onderwijs- of gezondheidsfunctie) binnen bepaalde plaatsgebonden risicocontouren gebouwd mogen worden of zelfs aanwezig zijn. Hier gelden de regels van het Besluit burgerluchthavens (Bbl).

Voor de bestaande gemotoriseerde geluidsarme luchtvaart (MLA's, paramotorvliegen, motorzweeftoestel) geldt dat de gebruiksmogelijkheden niet wijzigen.

Voor bestaande ongemotoriseerde luchtvaart zoals zweefvliegterreinen, zeilvliegen e.d. blijven de gebruiksmogelijkheden eveneens ongewijzigd.

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 L_{den} 48 dB(A) en maximaal invallend geluidniveau L_i 68 dB(A);
- bij solitaire woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen maximale geluidsbelasting L_{den} 56 dB(A) en maximaal invallend geluidniveau L_i 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.

Ook voor nieuwe sportactiviteiten waarbij motorisch of mechanisch geluid wordt geproduceerd (denk aan terreinen voor luchtvaart) biedt de provincie overeenkomstig de Verordening Ruimte fase 2 alleen ruimte in bestaand stedelijk gebied en in zoekgebieden voor verstedelijking.

Helihavens

Voor nieuwe helihavens waarvoor een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling nodig is en dus een bestemmingsplanaanpassing noodzakelijk is, geldt dat de provincie een terughoudend beleid voorstaat. Dit houdt in dat de provincie geen nieuwe helihavens wil met uitzondering van maximaal twee commerciële helihavens in Noord-Brabant, gelocaliseerd bij twee van de vijf grote steden.

Voor de nieuwe helihavens, met uitzondering van de helihavens met maatschappelijk belang zoals bij ziekenhuizen en voor de politie, geldt bovendien dat de provincie die niet toelaat binnen een straal van 500 meter van woningconcentraties.

De geluidsnorm op grond van de RBML is dat bij woningconcentraties en andere geluidgevoelige bestemmingen een maximale geluidsbelasting L_{den} 48 dB(A) en maximaal invallend geluidniveau L_i 68 dB(A) geldt. 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 L_{den} 56 dB(A) geldt. Voor de externe veiligheid geldt geen beperking.

Ongemotoriseerde luchtvaart

Voor nieuwe ongemotoriseerde luchtvaart, waaronder luchtvaart 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 veiligheidbeperkingen.

Ontheffingen

Voor incidentele luchtvaartactiviteiten kan de provincie een vergunning voor de periode van één jaar in de vorm een ontheffing verlenen voor het Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik van een stuk grond (TUG-ontheffing). Het is nu eenmaal verboden om van een willekeurig stuk grond op te stijgen of te landen met een luchtvaartuig (met uitzondering van luchtballonnen). Deze luchtvaartactiviteiten, veelal luchtsport, vinden incidenteel plaats vanaf een terrein dat niet ingericht is als een luchthaven. In deze situatie spreekt men van tijdelijk en uitzonderlijk (TUG) gebruik van een terrein. GS zijn bevoegd voor deze activiteiten deze TUG-ontheffing te verlenen. Het instrument ontheffing wordt ook veel gebruikt voor helikoptervluchten om éénmalig mensen op te halen of af te zetten van een terrein niet zijnde een luchthaven. Ook voor ontheffingen voor gemotoriseerde luchtvaart, waaronder de incidentele helikopterlandingen en opstijgingen, gelden eveneens ruimtelijke gebiedsbeperkingen. Een uitzondering hierop zijn de helihavens met een maatschappelijk belang zoals bij ziekenhuizen en voor de politie.

Ontheffingen voor luchtvaartactiviteiten zijn te rangschikken onder het begrip “maatwerk”. In principe worden dergelijke ontheffingen niet verleend indien het terrein waarvoor ontheffing wordt gevraagd is gelegen in een EHS gebied. In bijzondere situaties kan na afweging van alle belangen hiervan worden afgeweken. Voor een terrein gelegen in een Natura 2000 gebied of stiltegebied wordt in ieder geval geen ontheffing afgegeven. GS zullen nadere regels opstellen met betrekking tot het verlenen van ontheffingen op basis van de Wet luchtvaart. Bij een TUG-ontheffing gaat het maar om een beperkte gebruiksmogelijkheid. Als insteek wordt nu gehanteerd, zoals afgesproken in IPO-verband, maximaal 12 dagen per jaar en 4 vliegbewegingen per dag.

3.5 Toezicht en handhaving

3.5.1 Inleiding

Ook ten behoeve van het toezicht op Luchthavenbesluiten, Luchthavenregelingen en ontheffingen heeft de Provincie drie varianten afgewogen. De verschillen in de varianten betreffen met name de inzet voor fysieke controles.

3.5.2 Geoptimaliseerde toezichtsvariant

De provincie kiest voor een vorm van toezicht overeenkomstig de geoptimaliseerde toezichtsvariant. Andere toezichtsvarianten die de provincie heeft overwogen zijn de status-quo variant en de maximale variant. De verschillen in varianten betreffen met name de inzet van fysieke controles.

De status-quo toezichtsvariant is in lijn met het eerdere toezicht door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW). De geoptimaliseerde variant gaat uit van een intensievere inzet van toezicht en controle dan tot heden door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) gebruikelijk was.

Reden voor deze intensievere inzet is de behoefte van de provincie om als vergunningverlenende instantie duidelijker zichtbaar te worden voor de verschillende partijen; zowel voor omwonenden als voor de luchtvaartsector.

De geoptimaliseerde variant voorziet in ééns per jaar een fysieke controle op de naleving van de regels van Luchthavenbesluiten, ééns per 2 jaar fysieke controles op de naleving van de regels van de Luchthavenregelingen en 5 fysieke controles op ontheffingen. Daarnaast zullen er fysieke controles plaatsvinden naar aanleiding van klachten.

Bij alle varianten wordt onder andere ingezet op het bewaken van de termijnen voor het indienen van rapportages waaruit moet blijken of voldaan wordt aan de gestelde (geluids)grenswaarden. De provincie zal zelfstandig geluid- en externe veiligheidberekeningen uitvoeren. Bij dreigende overschrijding daarvan worden maatregelen genomen. Voor optimaal toezicht zullen naast het checken van de aangeleverde rapportages ook fysieke controles in het veld worden uitgevoerd. Deze fysieke controles betekenen dat deze deels buiten kantooruren (weekenden) zullen worden uitgevoerd omdat het vaak om recreatieve luchtvaartactiviteiten gaat en mogelijk beperkingen in het gebruik zijn opgelegd. Op deze manier kan er een toetsing plaatsvinden over de aangeleverde gegevens van de luchthavenexploitant.

De geoptimaliseerde toezichtsvariant voorziet in fysieke controles op de naleving van de regels van Luchthavenbesluiten, Luchthavenregelingen en op ontheffingen. Er wordt vanuit gegaan dat de luchthavens die vallen onder een Luchthavenbesluit een grotere impact hebben op de gebieden veiligheid en geluidsoverlast en daarom ook vaker gecontroleerd moeten worden dan luchthavens die een Luchthavenregeling hebben. Ontheffingen worden steekproefsgewijs gecontroleerd vanuit de gedachte dat de lokale overheid soms mede belanghebbende is bij de ontheffing en mogelijk daardoor minder toezicht en handhaving uitvoert dan dat wij wensen.

Toezicht en handhaving is een taak van Gedeputeerde Staten.

3.5.3 Klachtenmeldpunt provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant beschikt over een milieu-informatie- en klachtenpunt (MIK-punt). Deze dienst, de Milieuklachtencentrale (mkc), is 24 uur per dag, zeven dagen in de week telefonisch bereikbaar (☎ 073-6812821). Daarnaast is het mogelijk om een elektronisch klachtenformulier in te vullen of een klacht kenbaar te maken via de Brabant website www.mkc@brabant.nl. Bij klachten over vliegtuiglawaai die via de Milieuklachtencentrale bij de provincie worden gemeld, wordt met een specifiek hiervoor ontwikkeld handhavingprotocol gewerkt.

Bijlage 1: Kaart luchtvaartactiviteiten in Noord-Brabant

Bijlage 2: Alderstafel Eindhoven / Eindhoven Airport

1. Aanleiding en opdracht van de Alderstafel Eindhoven

In het advies van de Alderstafel over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving tot en met 2020 (d.d. 1 oktober 2008) en de daar op volgende kabinetsreactie (d.d. 10 oktober 2008) wordt uitgegaan van een selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol. Schiphol zal zich specialiseren op het mainportgebonden verkeer. Bij toenemende schaarste op Schiphol is er voor het niet-mainportgebonden verkeer (w.o. specifieke point-to-point verbindingen en charterverkeer) in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen rond 2020 geen plaats meer. In navolging van het advies van de Alderstafel Schiphol is het volgens het kabinet vanuit welvaartsoogpunt gewenst dat deze marktvraag in Nederland geacommodeerd wordt. Daarbij denkt het kabinet in eerste instantie aan vergroting van het aandeel civiel verkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad.

Op 5 februari 2009 heeft de heer Alders van de minister van V&W (mede namens de minister van VROM en de staatssecretaris van Defensie) het verzoek gekregen om als onafhankelijk voorzitter gesprekken te voeren over de verdere ontwikkeling van luchthavens Eindhoven en Lelystad in lijn met de kabinetsreactie op het Aldersadvies. Het primaire doel van de overlegtafel is om de belanghebbenden in de regio de gelegenheid te geven hun inzichten en opvattingen in te brengen over de door het kabinet voorgestelde ontwikkeling van Eindhoven Airport tot en met 2020. Op basis van dit advies is het aan het kabinet om via de daarvoor geëigende procedure van een Luchthavenverkeerbesluit (inclusief milieu-effectrapportage en inspraakprocedure) de afspraken te verankeren.

De essentie van de opdracht aan de heer Alders was: zoek ruimte en draagvlak op de regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven voor ca. 70.000 vliegbewegingen (vlgb.) per jaar tot 2020. Voor Schiphol is een selectieve ontwikkeling afgesproken voor hub-gebonden verkeer tot max. 510.000 vlgb. per jaar. De heer Alders heeft de opdracht om op Eindhoven ruimte en draagvlak te zoeken voor ca. 30.000 vliegbewegingen per jaar bovenop het huidige maximale aantal van 21.175 vliegbewegingen (totaal 51.175 vlgb/jaar) tot 2015. Voor de periode 2015-2020 zou 35.000 vliegbewegingen per jaar bovenop het huidige maximum aantal (totaal 56.175 vlgb/j) mogelijk moeten worden gemaakt. De status van Eindhoven als militaire luchthaven zou onveranderd moeten blijven. De uitbreiding van het civiele medegebruik zou niet ten koste moeten gaan van de militaire functies.

Aan de overlegtafel is gepoogd om de verschillende verantwoordelijken en belanghebbenden met betrekking tot de ontwikkeling van Eindhoven Airport evenwichtig vertegenwoordigd te laten zijn. Bestuurlijk zijn vertegenwoordigd aan de Alderstafel Eindhoven: ministeries V&W, VROM en Defensie, gemeente Eindhoven, overige betrokken gemeenten, SRE, Eindhoven Airport, BOW, BMF, bzw, Schiphol Group, stichting Brainport en provincie Noord-Brabant.

2. Belang provincie in de luchthaven en de regio

De provincie is sinds maart 1998 samen met de gemeente Eindhoven en de N.V. Luchthaven Schiphol aandeelhouder van Eindhoven Airport in de verhouding 24,5% - 24,5% - 51% . De provincie heeft ook belang bij Eindhoven Airport vanwege diens toegevoegde waarde voor de regionaal-economische ontwikkeling van (Zuidoost-)Brabant. De brainportambities voor Eindhoven/Zuidoost-Brabant, als toonaangevende kennis- en innovatieregio in Europa, geven de regio een internationaal profiel met een bovengemiddelde internationale vervoersbehoefte. De ontwikkeling van de luchthaven wordt geplaatst in deze context. Uitgangspunt is dat de luchthaven voor zover economisch mogelijk voorziet in de eigen vervoersbehoefte en daarmee bijdraagt aan de versterking van de regionale economie. Voor de internationale toppositie die Noord-Brabant wil bereiken is daarom een belangrijke rol weggelegd voor Eindhoven Airport. De groei van de luchthaven wordt ondersteund, mits de veiligheid niet in het gedrang komt en het milieu niet zwaarder belast wordt. De provincie neemt onder andere om die reden deel aan de Alderstafel. De belangen schuilen in het verbeteren en beschermen van onder andere de duurzaamheid, economische ontwikkelingen en de leefomgeving. De provincie voert daarom wel beleid over de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport (PVVP), door concreet in te zetten op verbetering daarvan.

De eindrapportage van de integrale MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad is gezamenlijk door Rijk, Provincie en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) vastgesteld. De verkenning wordt als integrale gebiedsagenda Zuidoostvleugel BrabantStad opgenomen in het MIRT 2010. De verkenning krijgt een gezamenlijke uitwerking met prioriteit voor de concretisering van de plannen voor de regionale wegenstructuur, de samenhangende ruimtelijke aanpak van het Middengebied Eindhoven en Helmond en de A2 ontwikkelingszone.

De Zuidoostvleugel van BrabantStad wil onder de noemer van Brainport de positie versterken op het gebied van kennisontwikkeling, technologie en hoogwaardige maakindustrie. Rijk, Provincie en SRE hebben gezamenlijk de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad in oktober 2008 vastgesteld.

Het Rijk acht de ontwikkeling van de regio van nationaal belang. De uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse toont aan dat investeren in de Brainport verantwoord is. In de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied staan ontwikkelingsassen aan de oost- en westzijde van het gebied centraal, gecombineerd met een groen en leefbaar middengebied. Partijen onderkennen dat het completeren van een wegenruit rond Eindhoven - Helmond een belangrijke voorwaarde is voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, inclusief het realiseren van 'quality of life' in het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond.

De Zuidoostvleugel kent vijf majeure gebiedsopgaven:

- de A2-zone: een hoogdynamische zone met nadruk op kennisindustrie en bereikbaarheid;
- het Nieuwe Woud: het gebied tussen Son en Best waar verstedelijking wordt gecombineerd met een groene recreatieve ontwikkeling;
- het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond met nadruk op natuur en duurzaamheid;

- de Noordoost Corridor met de N279-ontwikkelingsas en de nieuwe oost-westverbinding, die qua ruimtelijk economische ontwikkeling complementair zijn aan de A2-zone;
- de Grenscorridor N69.

Daarnaast is er een bijzondere opgave voor het stedelijk gebied. Het gaat dan onder meer om het verbeteren van de stations en stationsomgevingen van Eindhoven en Helmond alsmede het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid per spoor van Eindhoven Airport.

3. Stand van zaken Alderstafel Eindhoven

Op 22 juni 2010 heeft Alders het advies over de toekomst van luchthaven Eindhoven aan de ministers van V&W, VROM en Defensie aangeboden. Het advies is door minister Eurlings aangeboden aan de Tweede Kamer. De Tweede Kamer heeft de Alderstafel Eindhoven controversieel verklaard wat leidt tot het uitblijven van een spoedige kabinetsstandpunt op het advies van de heer Alders.

De regionale partijen, waaronder de Provincie, hebben zich vanaf het begin van het proces op het standpunt gesteld dat de civiele luchthaven Eindhoven Airport vooral betekenis dient te hebben voor de regio zelf en niet, zoals in de opdracht geformuleerd, om een oplossing te bieden voor het capaciteitsprobleem van Schiphol. Daarnaast hechten de regionale partijen eraan dat het vooral een vliegveld voor zakelijke reizigers moet zijn (zakelijk of combi-bestemmingen).

In de periode maart tot en met oktober 2009 zijn ten behoeve van de Alderstafel Eindhoven verschillende onderzoeken uitgevoerd.

1. Ruimtelijk Economische Visie (Ecorys)
2. Business case (Ecorys/Stratagem)
3. Hinderbeperkende maatregelen (To70)
4. Klimaatcompensatie (CE Delft) en duurzaamheid (gemeente Eindhoven)
5. Gezondheidseffecten (RIVM/GGD)

Naar aanleiding economische recessie en de mogelijke gevolgen hiervan op de luchvaartmarkt, heeft de heer Alders in opdracht van het ministerie van V&W medio 2009 een nader onderzoek laten uitvoeren naar de prognoses van de marktontwikkeling. Op basis van de resultaten van dit nader onderzoek (1 okt. 2009) is geadviseerd door te gaan met de voorbereidende activiteiten rondom luchthaven Eindhoven.

De regionale partijen hebben er bij de rijksoverheid op aangedrongen dat er wat hen betreft ruimte voor de civiele luchtvaart op Eindhoven te creëren is, als Defensie daar (geluid)ruimte voor inlevert. Reeds lang is er de wens om de oefenvluchten met jachtvliegtuigen van Defensie verplaatst te hebben van Eindhoven naar elders. Defensie (staatssecretaris) is in principe bereid om aan deze wens invulling te geven.

De belangrijkste onderwerpen waarover aan de Alderstafel Eindhoven is gesproken, zijn:

- a. De gebruiksruimte (milieu, geluidruimte) voor de civiele en militaire luchtvaart op de luchthaven Eindhoven;

- b. De landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven, waaronder een hoogwaardige openbaar vervoer-verbinding, aansluiting op de A2, treinstation Eindhoven-noord/Acht;
- c. Een duurzame ontwikkeling van luchthaven Eindhoven, waaronder CO₂-reductie en compensatie, hinderbeperkende maatregelen, maatregelen m.b.t. de leefbaarheid in de omgeving, klachtenbehandeling;
- d. Gezondheidseffecten;
- e. Het betrekken van Brainport-kenniscusters bij de realisatie van duurzaamheidsprojecten;
- f. De bouwontwikkelmogelijkheden in de omgeving van de luchthaven.

4. Advies Alderstafel Eindhoven

Eindhoven Airport mag tot 2020 in twee stappen 25.000 extra vliegbewegingen uitvoeren. Wel moet de Eindhoven Airport een stevig pakket aan maatregelen voor hinderbeperking en verduurzaming van de luchthaven realiseren. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, wordt een deel van de militaire gebruikruimte verplaatst.

Het advies aan het kabinet gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen. In de eerste fase tot 2015 mogen circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen plaatsvinden. In 2015 zal worden getoetst of de voorwaarden waaraan de ontwikkeling is verbonden, zijn nagekomen. Als dat het geval is, wordt de tweede fase van de overeengekomen groei vrijgegeven die ruimte biedt voor nog eens 15.000 vliegbewegingen per jaar.

De voorwaarden die in 2015 moeten zijn nagekomen, zijn:

- 75% van de vliegtuigbewegingen heeft een zakelijke of combi-bestemming (Brainportbestemming);
- Realisatie van een pakket hinderbeperkende maatregelen;
- Duurzaamheid en Leefbaarheid (hoogste ACI-accreditatie voor CO₂-neutraliteit, monitoring gezondheid, duurzame landzijdige ontsluiting);
- Verplaatsing van een deel van de militaire gebruikruimte.

Om de ontwikkeling van civiel verkeer met 25.000 extra vliegbewegingen mogelijk te maken, is het ministerie van Defensie bereid gevonden tot het verplaatsen van militaire gebruikruimte. Voor de verplaatsing van de militaire functie vraagt het ministerie van Defensie wel een financiële bijdrage van verschillende partijen (rijk (V&W), regio en Eindhoven Airport). Daarnaast dienen afspraken te worden gemaakt over de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Eindhoven Airport staat aan de lat voor de hinderbeperkende maatregelen, verhouding zakelijk/comb bestemmingen, duurzaamheids-maatregelen (CO₂-compensatie)

Op 1 juni 2010 hebben wij ingestemd met het advies van Hans Alders.

Het totale proces van de Alderstafel heeft dan meer dan een jaar geduurd.

Met betrekking tot de gevraagde financiële bijdrage voor de verplaatsing van een militaire functie van Eindhoven naar elders, hebben wij uitgesproken daarin een positieve grondhouding te hebben onder de voorwaarde dat de verplaatsing van de militaire functie buiten Noord-Brabant plaatsvindt.

Ook hebben wij daarbij opgemerkt dat er m.b.t. het kostenplaatje sprake moet zijn van een gelijke verdeling over de regio, zijnde de gemeente Eindhoven, SRE en provincie.

Verder is besloten dat onze inspanningen er gericht op zullen zijn om de OV-ontsluiting van Eindhoven Airport te realiseren via een HOV-netwerk, een treinstation Eindhoven Airport en een innovatief vervoersconcept tussen dit station en de luchthaven. Bij een sluitende business case worden in het MIRT-overleg nadere afspraken gemaakt over de realisatie(termijn) en de financiering. Voorts zullen wij waar mogelijk medewerking verlenen aan concrete innovatieve, duurzaamheidsprojecten ten behoeve van de bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.

Tegelijkertijd met het advies van de heer Alders aan de ministers hebben de partijen die het Aldersadvies onderschrijven, waaronder de provincie, ingestemd met een intentieovereenkomst. Wij hebben dit op 22 juni gedaan. De partijen van de intentieovereenkomst zijn Eindhoven Airport, de gemeente Eindhoven, het SRE, het Rijk en de provincie Noord-Brabant.

De hoofdpunten van de intentieovereenkomst zijn:

- Partijen willen additionele burgerluchtvaart capaciteit op de militaire luchthaven Eindhoven creëren en de luchthavenontwikkeling die met deze capaciteit mogelijk wordt op een gefaseerde en duurzame wijze invullen.
- Partijen hebben de intentie, ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid, om planologisch, bestuurlijk en financieel uitvoering te gaan geven aan het Aldersadvies en het totaalpakket aan maatregelen, luchtzijdig én landzijdig, zoals dat in het Aldersadvies is opgenomen, tot realisatie te brengen, met inachtneming van de bestaande afspraken uit de Bestuurlijke overleggen MIRT.
- Onder de landzijdige maatregelen worden verstaan: realisatie van station Eindhoven Airport (Acht), inclusief de verbinding tussen dit station en de luchthaven d.m.v. hoogwaardig Openbaar Vervoer en een innovatief vervoerconcept naar luchthaven, verplaatsing of capaciteitsvergroting van de bestaande aansluiting op de A58 (Best) en realisatie van een tweede aansluiting op de A2, zoals vastgelegd in de op 2 juni 2009 ondertekende Intentieverklaring Bereikbaarheidsplan Brainport Innovatiecampus/Oirschot/Best.
- Het Bevoegd Gezag (Rijk) spant zich in voor de vaststelling van een Luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven, met voor het burgermedegebruik een grenswaarde voor geluid van 10,8 km².
- De financiële compensatie voor de verplaatsing voor de investeringen die gemoeid zijn met de verplaatsing van de militaire functies is gemaximeerd op 22 miljoen euro.
- VenW is bereid maximaal 8 miljoen euro bij te dragen voor de verplaatsing van de militaire functie en een bijdrage aan de landzijdige afspraken.
- Eindhoven Airport is bereid om 7 miljoen euro bij te dragen, om de realisatie van de business case mogelijk te maken.
- De regionale overheidspartijen (gem. Eindhoven, SRE en provincie) zijn bereid om op basis van de thans beschikbare informatie in ieder geval 7 miljoen euro bij te dragen aan het totaalpakket. Afhankelijk van de invulling van de genoemde landzijdige afspraken zal de regionale bijdrage definitief worden vastgesteld. Wij hebben op 22 juni 2010 uitgesproken dat de dekking van de toegezegde bijdrage moet worden gevonden binnen de infra-middelen (2,5 milj gereserveerd).

Minister Eurlings schrijft in zijn brief aan de Tweede Kamer bereid te zijn om, op het verzoek van de heer Alders namens de vertegenwoordigers van de regionale Tafel Eindhoven, vooruitlopend op het kabinetsbesluit een vervolgopdracht mee te geven voor het opstellen van een plan van aanpak voor de uitvoering van de afspraken. Hierbij benadrukt hij met een vervolgopdracht geenszins vooruit te willen lopen op besluitvorming over het advies. Het plan van aanpak zal uitdrukkelijk worden opgesteld onder voorbehoud van instemming van het nieuwe kabinet en de Tweede Kamer. Inmiddels is met het opstellen van het plan van aanpak gestart (september 2010).

CONCEPT

