

# Provincie Noord-Holland

***Kadernotitie t.b.v. het beleidskader voor luchthavens  
van regionale betekenis***

*Concept*

4 februari 2009

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Inleiding.....	3
2. Rol van de kadernotitie .....	4
3. Proces.....	5
Planning.....	6
3.2 Proces en betrokken partijen .....	6
4. Ambitie en uitgangspunten .....	7
5. Bestuurlijke keuzen voor het beleidskader .....	7
Ontwikkelingsmogelijkheden regionale luchthavens in Noord-Holland .....	8
Ruimtelijke beperkingen rond de luchthavens Texel en Hilversum De provincie (PS).....	9
Stiltegebieden en natuurgebieden.....	9
6. Opbouw beleidskader .....	10
BIJLAGE bij kadernotitie.: Verkenning regionale luchtvaart.....	12

# 1. Inleiding

Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) aangenomen. De inwerkingtreding van het wetsvoorstel zal dit jaar gefaseerd plaatsvinden. In de wetgeving wordt onderscheid gemaakt in:

- Luchthavens van nationale betekenis, waaronder Schiphol en Lelystad.
- Luchthavens van regionale betekenis, in deze notitie verder te noemen 'regionale luchthavens'.

Een van de uitgangspunten van het wetsvoorstel is de decentralisatie van taken en bevoegdheden voor de luchthavens van regionale betekenis. Het betreft alleen de "landzijdige" activiteiten. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de "luchtzijdige" activiteiten w.o. de luchtvaartveiligheid en het beheer van het luchtruim.

Omdat het hier nieuwe provinciale taken en bevoegdheden betreft is besloten tot het opstellen van een – door Provinciale Staten vast te stellen - beleidskader regionale luchthavens. In dit beleidskader worden de randvoorwaarden aangegeven voor de nieuwe provinciale taken t.a.v. de luchthavens van regionale betekenis. Het beleidskader is tevens de basis voor de beoordeling van vergunningaanvragen en biedt alle betrokkenen bij de kleine luchtvaart duidelijkheid over het provinciale beleid voor de regionale luchthavens in de komende jaren. De kadernotitie is na de startnotitie de tweede stap om te komen tot een beleidskader voor de regionale luchthavens in Noord-Holland. Deze notitie beperkt zich tot de kaders waarbinnen het beleidskader te worden vastgesteld. Voorgesteld wordt dat het college van GS ná vaststelling van de kadernotitie het beleidskader binnen deze kaders nader opstelt en voorlegt aan PS voor besluitvorming.

## ***Nieuwe provinciale bevoegdheden***

De bevoegdheid voor de provincie ligt zoals aangegeven bij de luchthavens van regionale betekenis. De huidige vergunningen voor de bestaande regionale luchthavens worden "1 op 1" overgedragen van het rijk aan de provincies. Het Rijk zal hiertoe de huidige vigerende Aanwijzingen omzetten in zogenaamde overgangsbesluiten. Met deze uitgangssituatie als startpunt kunnen PS besluiten over de ontwikkeling van de regionale luchthavens in Noord-Holland. In de kadernotitie wordt hierbij onderscheid gemaakt in zweefvliegen, MLA –vliegen, heli's en velden voor zakelijk en recreatief gebruik.

Het wetsvoorstel biedt de provincies onder meer beleidsvrijheid t.a.v.:

- de ontwikkeling van de regionale luchthavens
- de gebruiksruimte van een luchthaven
- het stellen van aanvullende ruimtelijke beperkingen

- de handhaving
- verklaring van geen bezwaar voor woningbouw

De provincies beschikken hierdoor over nieuwe taken en bevoegdheden, waaronder de bevoegdheid tot het bij verordening vaststellen van z.g. luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen ('vergunningen'). De bevoegdheid voor veel taken ligt op grond van het wetsvoorstel bij Provinciale Staten. De bevoegdheid tot het vaststellen van een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling kan niet gemandateerd worden aan GS.

Gezien het gegeven dat het hier om nieuwe taken gaat én er beleidsvrijheid is voor de provincies wordt een beleidskader regionale luchtvaart opgesteld.

## **2. Rol van de kadernotitie**

Het doel van deze kadernotitie is dat Provinciale Staten vóór het opstellen van het beleid richtinggevende keuzes kunnen maken en zo hun kaderstellende rol kunnen invullen. Op basis van deze keuzes zullen Gedeputeerde Staten het ontwerp-beleidskader regionale luchtvaart uitwerken in samenspraak met de bij de regionale luchtvaart betrokken partijen. De kader notitie is een verdere uitwerking van de startnotitie die op 11 maart 2008 is vastgesteld door GS. De startnotitie is vervolgens op 31 maart 2008 besproken in de commissie WAMEN en op 19 mei 2008 in de commissie ROG. In de startnotitie zijn o.a. de volgende onderwerpen genoemd, die in beleidskader aan de orde moeten komen:

- de ontwikkelingen in de regionale luchtvaart;
- de ontwikkelingen op andere beleidsterreinen die van invloed zijn op het luchtvaartbeleid;
- de prioriteiten van de provincie als het gaat om economische, sociaal-recreatieve, milieu- en overige belangen en de consequenties hiervan voor het luchtvaartbeleid;
- de mogelijkheden voor afstemming en eventuele samenwerking met buurprovincies.
- De ontwikkelingsmogelijkheden voor de regionale luchthavens in Noord-Holland.

Op basis van de bespreking in de Staten commissies is toegezegd om in het beleidskader ook aandacht te besteden aan:

- handhaving en middelen;
- de ontheffingverlening voor niet permanente activiteiten (m.n. heli en ballonvluchten );
- de rechtsbescherming;
- de relatie met de n-WRO;
- de rol van de CRO.

In de kadernotitie wordt meer inhoudelijk op het onderwerp ingegaan dan in de startnotitie en worden de te maken keuzes voor PS aangegeven.

### 3. Proces

*Teneinde te beschikken over een beleidskader voor de regionale luchtvaart vóórdát de wet RBML wordt ingevoerd wordt ingezet op vaststelling van het beleidskader in de juni vergadering van Provinciale Staten.*

*Teneinde te beschikken over een beleidskader voor de regionale luchtvaart vóórdát de wet RBML wordt ingevoerd wordt ingezet op vaststelling van het beleidskader in de juni vergadering van Provinciale Staten.*

Naar de inschatting van IPO en V&W zullen de belangrijkste onderdelen van de nieuwe wetgeving rond of op 1 juli 2009 in werking treden. Het in dit hoofdstuk opgenomen tijdspad is er op gericht vóór de inwerkingtreding te beschikken over een door Provinciale Staten vastgesteld beleidskader<sup>1</sup>.

Ter voorbereiding op de nieuwe wetgeving zijn in oktober 2008 twee trajecten gestart. Aan To70 is gevraagd voor beide trajecten input te leveren:

1. Een traject ter voorbereiding op de nieuwe uitvoerende taken (de organisatie van de vergunningverlening, handhaving en ontheffingverlening incl. de personele invulling). Het advies van To70 zal in februari uitkomen. Op basis van dit advies kan nader besloten worden over de personele invulling voor de nieuwe uitvoeringstaken.
2. Een traject ter voorbereiding van het beleidskader. Op dit traject wordt nu nader ingegaan.

---

<sup>1</sup> Het tijdspad wijkt af van het in de startnotitie opgenomen tijdspad vanwege de vertraging bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer.

### **3.1 Planning:**

DATUM	PRODUCT	BEHANDELING DOOR
10 februari	Kadernotitie	GS
2 maart		PS-commissie ROG
16 maart		PS
28 april	Beleidskader	GS
18 mei		PS-commissie ROG
29 juni		PS

### **3.2 Proces en betrokken partijen**

#### Intern projectteam en coördinerend portefeuillehouder

Voor de uitwerking van de verschillende acties is een projectgroep geformeerd waarin de sectoren SHV- OMG, SHV-OND, Beleid- P&P (Schiphol), Beleid-RI, Beleid-milieu deelnemen. Bij het opstellen van het beleidskader worden ook de Beleidssectoren ELT (recreatie en economie) en NRL (natuur) betrokken.

Trekker is Beleid/milieu (Carlo Schoonebeek). Portefeuillehouder is gedeputeerde Heller (milieu).

Afstemming tussen de provincies onderling vindt plaats in de IPO projectgroep RBML. Vanuit de projectgroep worden diverse producten aangeleverd waaronder modelverordeningen en model ontheffingen.

#### Overleg met externe partijen.

Doelgroepen: gemeenten, luchtvaartsector, milieuorganisaties, omwonenden, KvK. In beginsel komen alle gemeenten in Noord-Holland in aanmerking, omdat zij alle met luchtvaart in hun gemeente en met de Provincie als bevoegd gezag daarvoor te maken kunnen krijgen.

#### Wijze van extern overleg:

Op basis van de uitgangspunten van de kadernotitie zullen externe consultaties

plaatsvinden. De doelstelling van dergelijke consultaties is een open gedachtewisseling over de inhoudelijke hoofdlijnen van de te ontwikkelen beleidsvisie regionale luchthavens.

Uitsplitsing doelgroepen:

- Noord-Hollandse gemeenten
- Vertegenwoordigers vliegvelden Hilversum, Texel en de Kooy
- Commerciële en recreatieve gebruikers luchtvaart
- Ministerie Verkeer en Waterstaat
- Milieufederatie Noord-Holland
- Vertegenwoordigers omwonenden(organisaties)
- Branche organisatie luchtvaart (KnVvL)
- Kamer van Koophandel

## 4. Ambitie en uitgangspunten

Het is de ambitie om:

- Te komen tot een breed gedragen beleidskader. Middels de inbreng van de kadernotitie is tijdige betrokkenheid van PS bij de te maken keuzen gewaarborgd. Middels externe consultaties wordt ook de betrokkenheid van de externe partijen gewaarborgd.
- In het kader duidelijke keuzen te maken t.a.v. de onderdelen van het RBML waar sprake is van provinciale beleidsvrijheid

Het beleidskader richt zich op de nieuwe provinciale rol t.a.v. de regionale luchthavens in Noord-Holland. Het is een visie op hoofdlijnen. In het beleidskader wordt gezocht naar een evenwicht tussen de maatschappelijke behoeften aan luchtvaart activiteiten versus de leefbaarheid voor de omwonenden. Uitgangspunt voor het beleidkader is:

- Het bevorderen van een goede bereikbaarheid in de provincie voor klein zakelijk verkeer en helikopters;
- het bieden van voldoende faciliteiten aan de recreatieve functie van luchtvaart (o.a. zweefvliegen en MLA-vliegen);
- het streven naar een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving.

## 5. Bestuurlijke keuzen voor het beleidskader

In de bijlage zijn de resultaten van een verkenning van de regionale luchthavens in Noord-Holland opgenomen. De verkenning is uitgevoerd door de directie Beleid met ondersteuning van bureau To70 uit Den Haag. De verkenning richtte zich op het nader in beeld krijgen van:

- Het nieuwe beleid voor de regionale luchtvaart en de beleidsvrijheid hierbinnen voor de provincie

- De huidige stand van zaken van de regionale luchthavens in Noord-Holland
  - Het relevante beleid t.a.v. thema's als milieu, ruimtelijke ordening, economie en natuur
- Uit deze verkenning is een aantal onderwerpen naar voren gekomen waarvan wordt voorgesteld deze in het beleidskader nader uit te werken. Per onderwerp is aangegeven welke aanpak wordt voorgestaan en - indien van toepassing - welke opties worden uitgewerkt.

### ***Ontwikkelingsmogelijkheden regionale luchthavens in Noord-Holland***

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 zal het rijk voor alle velden in Noord-Holland overgangsbesluiten opstellen. De huidige capaciteit voor de regionale luchthavens ligt daarmee feitelijk vast. Gegeven deze uitgangssituatie wordt voorgesteld in het beleidskader de ontwikkelingsmogelijkheden voor de regionale luchthavens in Noord-Holland nader te verkennen. Voorgesteld wordt hiertoe specifiek in te gaan op de volgende soorten regionale luchthavens:

#### Helihavens

Voorgesteld wordt in het beleidskader aan te geven of de provincie nieuwe helihavens al dan niet wil toestaan en of hiervoor specifieke locaties worden voorgesteld. Onderscheid kan gemaakt worden in helihavens:

- met een nutsfunctie (bij ziekenhuizen);
- voor commercieel gebruik;
- voor privégebruik.

Gezien de geluidbelasting rond commerciële luchthavens zullen mogelijk randvoorwaarden moeten worden aangegeven voor de beoordeling van aanvragen voor nieuwe (commerciële) helihavens. Bezien zal worden of het wenselijk is om hierbij aan te sluiten bij de aanpak in de provincie Zuid-Holland om gebieden aan te wijzen waar dergelijke ontwikkelingen - onder voorwaarden voor milieu en leefbaarheid - worden toegestaan. Ook speelt de vraag of wel of geen limitering van het aantal wordt afgesproken en of er wel of geen aanvullende (ruimtelijke) beperkingen en normen dienen te gelden.

#### Zweefvliegterreinen

Het zweefvliegcentrum in de duinen bij Castricum wordt bedreigd met sluiting als gevolg van natuurontwikkeling. Er wordt – middels de ontwikkeling van een alternatieve locatie in de gemeente **Schermer** - gewerkt aan een permanente oplossing voor het zweefvliegen in Noord-Holland. In het beleidskader zal op basis van de laatste ontwikkelingen in dat verband aandacht worden besteed aan het zweefvliegen

#### MLA-terreinen

Momenteel is er in de provincie Noord-Holland geen duurzame oplossing voor MLA-vliegen. In het beleidskader zullen de mogelijkheden om tot een meer duurzame oplossing te komen worden verkend. Hierbij worden ook externe partijen geconsulteerd.

#### Klein zakelijk verkeer

Met twee regionale luchthavens voor deze categorie verkeer (Hilversum, Texel) en het burgermedegebruik van De Kooy (Den Helder) lijkt de ruimte voor klein zakelijk verkeer in



Noord-Holland vooralsnog voldoende. Dit mede gezien de over het algemeen dalende of stabiliserende tendens in het aantal vliegbewegingen over de laatste jaren. Dit geldt overigens niet voor het burgermedegebruik van De Kooy/Den Helder dat de laatste jaren een stijgende lijn vertoont. Deze uitgangspunten zullen worden voorgelegd aan de externe partijen w.o. de luchtvaart sector.

### Ballonvluchten

Ingegaan zal worden op de verschillende vormen (recreatievaart, zeppelins, weerballonnen en de bestaande regelgeving en de evt. noodzaak voor aanvullende provinciale regels ).

### ***Ruimte voor nieuwe regionale velden***

Voorgesteld wordt in het beleidskader ook in te gaan op de ruimtelijke mogelijkheden voor evt. nieuwe regionale velden. Basis voor die uitwerking kan de in par. 4.1 van de bijlage opgenomen verkenning van de beperkingen t.a.v. luchtruim en ruimte vormen. In de figuur aan het einde van die paragraaf is als eerste indicatie aangegeven waar in Noord-Holland mogelijk nog ruimte is. Dit zal in het beleidskader nader worden uitgewerkt.

### ***Ruimtelijke beperkingen rond de luchthavens Texel en Hilversum***

De provincie (PS) dient in het luchthavenbesluit voor de regionale luchthavens met een Luchthavenbesluit een afweging te maken over de bestemming van de gronden gelegen in het gebied tussen de contour van de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden). (zie ook par. 2.4 van de bijlage). Vraag hierbij is of de provincie uit gaat van de minimale eisen aan het beperkingengebied op basis van de nieuwe wet, het beperkingengebied ongewijzigd houdt ten opzichte van het beperkingengebied onder de oude wetgeving of aanvullende beperkingen oplegt. Deze afweging is er op gericht dat ontwikkelingen in de toekomst op elkaar worden afgestemd. Daarnaast dient de provincie aan te geven welke eisen worden gesteld t.a.v. de beperkingengebieden.

T.a.v. de aanvullende beperkingen wordt voorgesteld om:

- ook te onderzoeken of deze gebaseerd kunnen worden op de ligging van "circuitgebieden". Dit heeft als voorstel dat beperkingen daar worden gelegd waar daadwerkelijk wordt gevlogen;
- ook te betrekken in hoeverre het gaat om buitengebied of stedelijk gebied. Dit kan immers van invloed zijn op de te maken keuze.

### ***Stiltegebieden en natuurgebieden***

Het lijkt wenselijk nieuwe luchtvaartactiviteiten niet in de nabijheid van stiltegebieden of natuurgebieden te vestigen. De provincies Zuid-Holland en Utrecht zullen waarschijnlijk het uitgangspunt hanteren dat binnen 500 á 1000 meter van een stilte- of een natuurgebied geen vestiging van nieuwe luchthavens mogelijk is. In het beleidskader zal nader worden uitgewerkt of de provincie Noord-Holland ook een afstand-eis zal hanteren, en zo ja welke.

### ***Instelling commissie regionaal overleg luchthaven***

Provinciale Staten dienen CRO's in te stellen voor de velden Texel en Hilversum. Ook voor

de militaire luchthaven De Kooy/Den Helder dienen PS een zogenaamde commissie van overleg en voorlichting milieu (COVM) in te stellen. Meer specifiek dienen PS:

- deze commissies bij verordening in te stellen en hierbij nadere regels vast te stellen omtrent de taak, de samenstelling en de werkwijze van de commissie;
- de voorzitter te benoemen.

Voorgesteld wordt in het beleidskader nader aan te geven wat de uitgangspunten hierbij kunnen zijn. Voorgesteld wordt om hierbij:

- De wensen vanuit de bestaande artikel 28 commissies te betrekken;
- T.a.v. het voorzitterschap, in principe uit te gaan van een onafhankelijk voorzitter. Hiervoor zal een voorstel worden gedaan. Voor de COVM De Kooy wordt ook de mogelijkheid om het voorzitterschap door de gedeputeerde milieu te laten vervullen betrokken;
- In het beleidskader op te nemen dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de benoeming van de eigen burgerleden.

### **Leges**

Zoals in hoofdstuk 5 van de bijlage is aangegeven dient ook voor deze nieuwe taak leges te worden geheven tenzij het Rijk de uitvoeringskosten volledig via het Provinciefonds compenseert. Bij de nadere uitwerking zal worden bezien of hiervan (deels) sprake is. Bij de uitwerking mogelijk ook bezien worden in hoeverre er bij de evt. lege heffing ook onderscheid kan worden gemaakt naar de aard van de activiteit. Voor commerciële en zakelijke activiteiten zonder maatschappelijk belang zal daarbij het uitgangspunt worden gehanteerd dat de vergoeding voor de ontheffingverlening en vergunningverlening kostendekkend dient te zijn.

## **6. Verdere opbouw beleidskader**

Naast de onder 5 genoemde onderwerpen wordt voorgesteld in beleidskader in te gaan op:

- het RBML en de bevoegdheden voor de provincies
- de huidige situatie t.a.v. de regionale luchthavens in Noord-Holland;
- de ruimtelijke beperkingen en de relatie met andere relevante aspecten;
- organisatie en middelen.

Hierbij kan geput worden uit de informatie die is opgenomen in bijgevoegde inventarisatie. Inzet is dat de organisatie bij de inwerkingtreding van de wet voorbereid is op de nieuwe uitvoerende taken t.a.v. handhaving en vergunningverlening. Aan bureau To70 is hiertoe in november 2008 opdracht gegeven om de nieuwe taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden op dit gebied nader in beeld te brengen. Hiertoe dienen ook de interne processen en procedures inzichtelijk te worden gemaakt. Zoals al in par. 3.1 is

aangegeven zal op basis van dit advies nader worden besloten over de personele invulling voor de nieuwe uitvoeringstaken bij m.n. de uitvoerende directie (SHV). De eindrapportage zal in februari aan de betrokken MT's worden voorgelegd t.b.v. verdere besluitvorming.

Daarnaast loopt er al langer een kennisoverdrachttraject vanuit Verkeer en Waterstaat en IPO. Vanuit de organisatie is deelgenomen aan een groot aantal thema bijeenkomsten en pilot's. Ook zal V&W een "handboek" ter beschikking stellen met alle relevante informatie t.b.v. de uitvoering van de nieuwe taken. Op deze aspecten zal in het hoofdstuk organisatie en middelen nader worden ingegaan.

Conform de vraag vanuit de commissie WAMEN zal in het kader ook aandacht worden besteed aan:

- ***De ontheffingverlening voor niet permanente activiteiten (m.n. heli en ballonvluchten***

IPO werkt aan een modelverordening voor helivluchten en aan een 'standaard' modelverordening voor tijdelijk en incidenteel gebruik. Uitwerking van deze wens zal plaatsvinden op basis van deze – binnenkort beschikbare - producten.

- ***De rechtsbescherming***

In het beleidskader zal e.e.a. nog nader worden toegelicht. Vanuit de juridische werkgroep van de IPO projectgroep RBML is hierover het volgende opgemerkt: 'Bij de luchthavens die hoogstwaarschijnlijk in één luchthavensysteem met Schiphol gaan opereren (dit zijn Rotterdam en Lelystad) is er na de besluitvorming over het luchthavenbesluit géén mogelijkheid meer om bezwaar en beroep in te dienen bij de minister of de Raad van State. Ook de overlegmogelijkheid-vooraf in de brede commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet vervalt dan'. Voor de velden waar het in deze kadernotitie over gaat zal de rechtsbescherming dus niet verslechteren.

# **BIJLAGE bij kadernotitie: verkenning regionale luchtvaart in Noord-Holland<sup>2</sup>**

## **1. Inleiding**

Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) aangenomen. Na de inwerkingtreding van de wet nemen de provincies voor alle luchthavens, behalve voor de luchthavens van nationaal belang, de rol van bevoegd gezag over van het Rijk. De provincie wordt onder meer verantwoordelijk voor de vergunningverlening en handhaving voor de Noord-Hollandse luchthavens.

Voor de burgerluchthavens worden er vier belangrijke onderwerpen geregeld in het wetsvoorstel:

1. decentralisatie van taken en bevoegdheden naar de provincie;
2. invoeren van nieuwe normering voor externe veiligheid en geluid;
3. stroomlijning van de besluitvormingsprocedures en;
4. ontvlechting van rollen en verantwoordelijkheden tussen overheid en sector.

Het Rijk blijft overigens verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid, het beheer van het luchtruim. De inwerkingtreding van het wetsvoorstel zal gefaseerd plaatsvinden. De meeste bevoegdheden kunnen pas overgaan naar de provincies als onderliggende uitvoeringsregelgeving gereed is (w.o. het Besluit burgerluchthavens, dat in voorhang is bij de Eerste Kamer en de rekenvoorschriften voor geluid en externe veiligheid)<sup>3</sup>.

## **2. Taken, bevoegdheden en instrumenten op grond van het RBML**

De belangen die bij de besluitvorming over regionale luchthavens een rol worden aangeduid worden als de lusten en lasten van een luchthaven. Als lusten worden beschouwd werkgelegenheid, bereikbaarheid, recreatieve mogelijkheden, toegevoegde waarde, de

---

<sup>2</sup> De verkenning is opgesteld door de directie Beleid met ondersteuning van bureau To70 uit Den Haag

<sup>3</sup> Het IPO verwacht dat dit niet eerder dan per 1-7-2009 het geval zal zijn.

concurrentiepositie en het vestigingsklimaat van de regio. De lasten worden vooral veroorzaakt door geluidbelasting, ruimtelijke beperkingen, externe veiligheidsrisico's en eventuele exploitatietekorten. Zowel de lusten als de lasten situeren zich op regionaal niveau. Dit is ook de belangrijkste aanleiding geweest voor de decentralisatie van taken van het rijk naar de provincies. Het wetsvoorstel biedt de provincies onder meer beleidsvrijheid t.a.v.:

- de ontwikkeling van de regionale luchthavens
- de gebruiksruimte van een luchthaven
- het stellen van aanvullende ruimtelijke beperkingen
- de handhaving
- verklaring van geen bezwaar woningbouw

## **2.2 Taken, bevoegdheden en instrumenten voor de provincies**

De provincies krijgen op basis van de nieuwe wetgeving de volgende taken en bevoegdheden:

- Het vaststellen van de gebruiksruimte van een luchthaven en van de ruimtelijke beperkingen rond een luchthaven.
- GS brengen ieder jaar aan de Minister van V&W verslag uit over de milieuaspecten van de luchthaven.
- PS stellen voor iedere luchthaven met een luchthavenbesluit een 'commissie regionaal overleg' (CRO) in.

Provinciale Staten beschikken hiervoor over de volgende instrumenten:

- Het vaststellen van Luchthavenbesluiten. Een Luchthavenbesluit is aan de orde als het gaat om luchtvaartterreinen met een structureel gebruik, waarvan de geluidbelasting (de 55 dB(A)  $L_{DEN}$  contour) of het externe veiligheidsrisico ( $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour) zich uitstrekt tot buiten de terreingrens.
- Het vaststellen van Luchthavenregelingen. Dit betreft een verordening voor luchthaventerreinen met een structureel gebruik waarvan de milieueffecten binnen de terreingrens blijven.
- Ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik: dit betreft terreinen die slechts incidenteel gebruik worden. In IPO verband wordt als bovengrens voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik maximaal dertien dagen per jaar voorgesteld. Deze grens wordt nog besproken met de luchtvaartsector.

De Luchthavenbesluiten en Luchthavenregelingen worden *bij verordening* vastgesteld. Het betreft een verordening van algemene strekking die eenieder bindt. De besluiten en regelingen bevatten bepalingen over het gebruik van de luchtvaartterreinen en de ruimtelijke inpassing ervan. De RBML wetgeving regelt een rechtstreekse doorwerking van in

luchthavenbesluiten of –regelingen vastgelegde beperkingen aan gebruik en inrichting van de ruimte in bestemmingsplannen.

Het Rijk zal de huidige vigerende aanwijzingen met geluidszones (Hilversum, Texel) omzetten in *overgangsbesluiten*, waarna de provincie per terrein uiterlijk binnen 5 jaar een Luchthavenbesluit moet maken. Voor Luchthavenregelingen en ontheffingen is deze termijn korter.

Gedeputeerde Staten zijn daarnaast verantwoordelijk voor de naleving (handhaving) van luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen door:

- Toezien op naleving van **regels**
- Het bepalen of **grenswaarden** zijn overschreden
- Het opleggen van **maatregelen**, boetes of toepassen last onder dwangsom.

### *2.3 Nieuwe milieunormen voor geluid en externe veiligheid*

De RBML regelgeving kent regels en normen voor geluid en EV die een grens stellen aan het **gebruik van de luchthaven**. De geluidnormen zijn gebaseerd op de nieuwe Europese geluidsmaat de Lden (geluidsbelasting day, evening, night), die in de plaats komt van de Ke (grote luchtvaart) en de Bkl (kleine luchtvaart). Het is **wettelijk verplicht** om in het luchthavenbesluit handhavingpunten in het verlengde van de baan op te nemen. In de handhavingpunten mag de maximale geluidsbelasting op jaarbasis de wettelijk voorgeschreven grenswaarde niet overschrijden. De provincie kan zelf ook handhavingpunten toevoegen in woonkernen op/nabij de 56 Lden geluidcontour.

Ook de isolatie en sloop van woningen is geregeld in het wetsvoorstel maar bij de Noord-Hollandse regionale velden speelt dit niet (de contouren voor sloop en isolatie liggen binnen de terreingrenzen).

Nieuw is ook dat er nu ook eisen worden gesteld voor externe veiligheid risico's (EV). Het Besluit burgerluchthavens (een AmvB) kent. Op basis van het Besluit burgerluchthavens dienen in het luchthavenbesluit de volgende zones te worden vastgelegd:

- De  $1 \times 10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour: de sloopzone;
- De  $1 \times 10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour, waar een verbod geldt op de bouw van nieuwe woningen.

### *2.4 Ruimtelijke beperkingen op grond van het RBML*

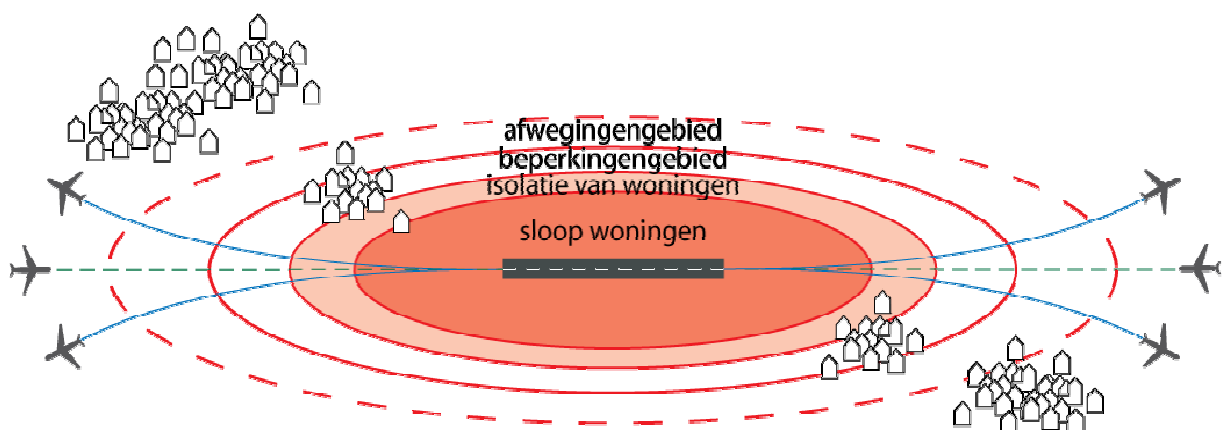
In de nog door het Rijk op te stellen overgangsbesluiten zullen de beperkingengebieden uit de vigerende Aanwijzingen behouden blijven. Tegelijkertijd zal een indicatie worden gegeven van de ligging van de nieuwe beperkingengebieden gebaseerd op de Europese dosismaat. Deze gebieden zullen kleiner zijn dan de huidige gebieden. De provincie moet binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet nieuwe Luchthavenbesluit voor deze luchthavens opstellen.

Het RBML onderscheidt twee gebieden waar ruimtelijke beperkingen (kunnen) gelden:

- Een **beperkingengebied**, dat naar verwachting begrensd wordt door de 56 dB(A) Lden-geluid contour. Hier geldt een verbod op nieuwbouw van woningen;
- Een **afwegingengebied**, dat naar verwachting begrensd zal worden door de 48 dB(A) Lden-geluidcontour:

Bij de vaststelling van een luchthavenbesluit dienen provincies dus een afweging te maken over de bestemming van de gronden gelegen in het gebied tussen de contour van de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden (voor Schiphol voorheen het gebied tussen de 35 en 20 Ke-contour). Aanvullende beperkingen kunnen nodig zijn om te voorkomen dat luchthaven en woningbouw te veel 'naar elkaar toe kruipen', waardoor toekomstige ontwikkelingen onmogelijk worden gemaakt en/of om te voorkomen dat de geluidhinder te veel toe neemt.

Omdat het het nieuwe beperkingengebied (de 56 dB(A) Lden) kleiner is dan het onder de oude wetgeving geldende beperkingengebied (de 47 Bkl contour) is er sprake van beleidsvrijheid voor de provincies.



## **2.5 Commissie regionaal overleg luchthaven(CRO)**

Op basis van het RBML dienen Provinciale Staten voor alle luchthavens met een luchthavenbesluit een 'commissie Regionaal Overleg' (CRO) in te stellen. De CRO komt in de plaats van de huidige artikel 28-commissies. Volgens het wetsontwerp heeft de Commissie Regionaal Overleg (CRO) 'tot taak om door overleg tussen betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen'. Deze taakomschrijving is breder dan die van de huidige Commissies 28 ('overleg en voorlichting over de milieusituatie rond een luchthaven').

In de wet is opgenomen dat Provinciale Staten:

- voor iedere luchthaven een commissie regionaal overleg luchthaven instellen;
- nadere regels vast stellen omtrent de taak, de samenstelling en de werkwijze van de commissie;
- de voorzitter benoemen.

T.a.v. de samenstelling van de commissie is in de wet aangegeven dat in de commissie in ieder geval zitting hebben de gemeenten waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen, de exploitant van de luchthaven, de luchtverkeersleiding indien van toepassing en omwonenden van de luchthaven. Optioneel kunnen ook milieuorganisaties deel uitmaken van de commissie. Provinciale Staten benoemen de voorzitter van de commissie en de voorzitter benoemt vervolgens de leden. In de wet is opgenomen dat de voorzitter onafhankelijk dient te zijn.

Provinciale Staten commissies dienen CRO's in te stellen voor de velden Texel en Hilversum. Ook voor de militaire luchthaven De Kooy/Den Helder dienen PS een zogenaamde commissies van overleg en voorlichting milieu (COVM) in te stellen.

## **3. Regionale luchthavens in Noord-Holland**

### **3.1 Luchthavens in de provincie**

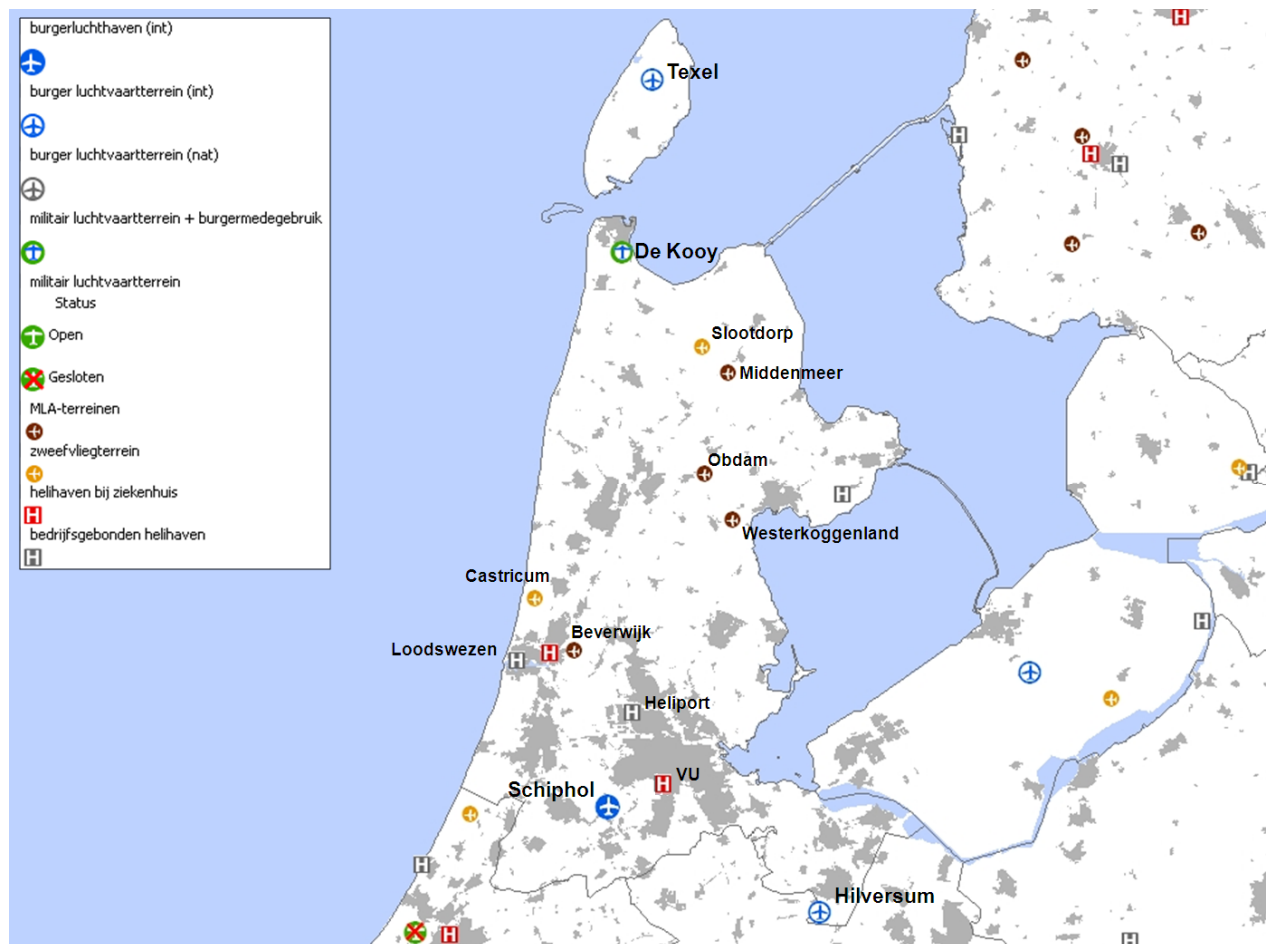
Met een internationale luchthaven, een militaire luchthaven, vliegvelden voor zakelijk en recreatief verkeer en luchtsporten is het aanbod in Noord-Holland divers. In de volgende tabel zijn alle luchtvaartterreinen in Noord-Holland opgenomen.



<b>Luchthaven</b>	<b>Karakteristiek</b>	<b>Opmerking</b>
Schiphol	Grote commerciële luchtvaart	Valt buiten RBML
Marinevliegveld De Kooy/ Den Helder Airport	Militaire luchthaven met burgermedegebruik	Aanwijzing Thuisbasis voor de maritieme (Defensie) helikopters Een van de drukst bevlogen militaire vliegvelden mede door civiel medegebruikers (off-shore-helikopters)
Vliegveld Hilversum	Groot recreatief vliegveld met zakelijk en recreatief verkeer	Aanwijzing Opengesteld voor gebruik door nationaal en internationaal burgerluchtverkeer met alle typen vliegtuigen tot MAX 2500 kg AUW en zweefvliegtuigen (gemotoriseerd verkeer, helikopters, zweefvliegtuigen, ballonnen, parachutisten, MLA's)
Texel Airport	Groot recreatief vliegveld met zakelijk en recreatief verkeer	Aanwijzing Opengesteld voor gebruik door nationaal en internationaal burgerluchtverkeer met alle typen vliegtuigen tot MAX 2500 kg AUW en zweefvliegtuigen (gemotoriseerd verkeer, helikopters, zweefvliegtuigen, parachutisten, MLA's)

<b>Luchthaven</b>	<b>Karakteristiek</b>	<b>Opmerking</b>
Castricum	Zweefvliegveld	BIGNAL/art.14
Slootdorp	Zweefvliegveld	BIGNAL/art.14
Middenmeer	MLA terrein	Art. 19?  Gebruiksvergunning voor vijf jaar (30 april 2006)
Amsterdam/VU Medisch Centrum	Helihaven	Tevens trauma heli centrum
Beverwijk/Rode Kruis Ziekenhuis	Helihaven	
IJmuiden	Helihaven	Loodswezen
Amsterdam Heliport	Helihaven	In westelijk havengebied Amsterdam
Obdam	MLA terrein	BIGNAL/art.14, geen structureel gebruik
Beverwijk	MLA terrein	BIGNAL/art.14, geen structureel gebruik
Westerkoggenland	MLA terrein	Gesloten

Onderstaand is de ligging van de verschillende luchthavens weergegeven.



### 3.2 Grote luchtvaart, niet vallend onder de RBML

In toenemende mate staan Randstad en in het bijzonder Metropool Regio Amsterdam onder druk van de wedijver tussen grootstedelijke regio's bij het aantrekken en vasthouden van internationale activiteiten. Belangrijk is dan ook dat binnen de Metropoolregio Amsterdam de agglomeratievoordelen van massa en diversiteit beter benut kunnen worden, waardoor de regio een (nog) aantrekkelijker vestigingsklimaat krijgt voor internationale activiteiten. Voorwaarden daarvoor zijn een goede interne en externe bereikbaarheid en hoogwaardige woon- en leefomgeving. Hierbij speelt Schiphol een belangrijke rol. Een wereldwijd netwerk met van rechtsreeks en frequent bereikbare bestemmingen is één van de essentiële voorwaarden voor het welslagen van de Metropolitane strategie.

In het Schipholbeleid wordt geprobeerd een balans te vinden tussen de ruimte voor groei en het tegelijk beschermen van de omgeving tegen de nadelige effecten van het vliegverkeer.

De provincie werkt samen met andere overheden uit de omgeving van Schiphol in de 'Bestuurlijke Regie Schiphol' (BRS). De provincie is voorzitter van dit samenwerkingsorgaan, waarin de overheden bespreken hoe zij de belangen van de regio goed kunnen behartigen. De BRS vertegenwoordigt de regionale overheden in onder meer de gesprekken en

onderhandelingen met het Rijk en Schiphol Group, KLM-Air France en de Luchtverkeersleiding Nederland.

De BRS heeft in oktober 2008 ingestemd met het advies van de Alderstafel voor de middellange termijn (2020). Dit advies onderstreept het belang van een spoedige specialisatie van Schiphol – met concentratie op knooppunt gebonden verkeer – enerzijds en van Lelystad en Eindhoven – voor niet knooppuntgebonden verkeer – anderzijds. Het maximaal aantal vluchten op Schiphol in 2020 bedraagt 510.000, terwijl de andere 70.000 verwachte vluchten op de luchthavens van Lelystad en Eindhoven worden afgewikkeld. Het accommoderen van vluchten op Lelystad zal mogelijk leiden tot een verhoogde druk op andere kleine velden waaronder de velden in Noord-Holland.

De provincie zit ook het BestuursForum Schiphol (BFS) voor, dat samen met Amsterdam en Haarlemmermeer en in samenwerking met Schiphol Group een coördinerende rol speelt bij de benutting van schaarse ruimte voor luchthaven gebonden bedrijvigheid. Daartoe werd door deze partners al in 1987 de Schiphol Airport Development Company (SADC) opgericht.

Naast uitoefening van haar planologische bevoegdheden speelt de provincie ook een actieve, ontwikkelende en regisserende rol. Achtergrond daarvan is onder meer de gemeentegrenzen overschrijdende betekenis van Schiphol, zowel wat betreft de positieve maatschappelijke effecten als de negatieve omgevingseffecten. In het kader van het Alders advies zijn recent convenanten over de omgevingskwaliteit en hinderbeperking getekend. De provincie heeft daarnaast ook een handhavende rol. De provincie controleert vergunningen, voorschriften en andere provinciale regelgeving. Handhaving van de naleving van de regels draagt bij aan de bescherming en de verbetering van de leefomgeving.

### **3.3 Militaire luchtvaart**



Voor Marinevliegkamp De Kooy zal het ministerie van Defensie een Luchthavenbesluit moeten maken. Marinevliegkamp De Kooy ligt direct ten zuiden van Den Helder. Het is de

thuisbasis voor de maritieme helikopters. De Kooy heeft ook een civiele functie: de Luchthaven Den Helder maakt gebruik van dezelfde baan, luchtverkeersleiding en andere vliegveldfaciliteiten.

Maritiem Vliegkamp De Kooy is een van de drukst bevolgen militaire vliegvelden van Nederland. Dit komt deels doordat het vliegveld veel civiele medegebruikers heeft. Off-shore-helikopters die de olieplatforms op de Noordzee bevoorraden, maken bijvoorbeeld vaak gebruik van De Kooy.



De belangrijkste gebruikers blijven natuurlijk de maritieme helikopters. De 21 Lynx-helikopters van de Koninklijke Luchtmacht hebben De Kooy als thuisbasis. Ook het onderhoud aan de helikopters vindt hier plaats. De Kooy wordt in de toekomst ook de thuisbasis van 12 maritieme versies van de in totaal 20 nieuwe NH90-helikopters. Deze ontwikkeling is een gevolg van de sluiting van de militaire vliegbases Soesterberg, Twente en Valkenburg.

Buiten de Kooy kan er nog sprake zijn van militair verkeer t.b.v. het vervoer voor bv, het koninklijk huis, oefeningen e.d.. Ook voor deze vluchten geldt dat deze geheel buiten de bevoegdheid van de provincie Noord-Holland liggen.

### **Vliegveld Den Helder**

Vliegveld Den Helder is gelieerd aan het militaire vliegveld De Kooy. Alle burgermedegebruik valt onder vliegveld Den Helder. Vliegveld Den Helder Airport is een belangrijke offshorehelihavens. Dagelijks vervoeren helikopters offshorewerkers naar en van booreilanden en olie- en gasproductieplatformen op het Nederlands Continentaal Plat. Dit dankzij haar ideale ligging ten opzichte van de primaire olie- en gasvelden die centraal en in zuidelijke delen van de Noordzee zijn gelegen.

In de afgelopen jaren is het aantal landingen toegenomen tot een totaal van 10.754 (2007?). Ander getal: Aantal vliegbewegingen is eind 2006 verhoogd naar 22.000. Een aanvraag voor

verhoging van dit aantal naar 25.000 is in procedure. Ruim tachtig procent van deze landingen wordt uitgevoerd door helikopters ten behoeve van de offshore-industrie. Naast de offshoreactiviteiten kent Den Helder ook zakelijke vluchten.

### **3.4 Regionale luchthavens waarvoor een Luchthavenbesluit (Lhb) of een Luchthavenregeling (Lhr) nodig is**

Van de 12 terreinen in Nederland met een (Rijks) Aanwijzing liggen er twee in de provincie Noord-Holland (Hilversum en Texel). Daarnaast is er in Noord-Holland ook een terrein met een militaire Aanwijzing. Op deze velden wordt nu nader ingegaan.

#### **3.4.1 Vliegveld Hilversum**

Het gebruikelijke luchtverkeer op het luchtvaartterrein Hilversum bestaat in hoofdzaak uit:

- zakelijke vluchten, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart,
- les- en oefenvluchten,
- rondvluchten, (reclame)sleepvluchten,
- overheidsvluchten,
- valschermvluchten,
- privé- en recreatieve vluchten.



Naast de gebruikelijke typen éénmotorige en tweemotorige vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum startgewicht tussen de 390 en 6.000 kg bestaat de van

vliegveld Hilversum gebruik makende vloot uit motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen, lichte hefschroefvliegtuigen en ballonnen. Een groot deel van deze vliegtuigen is in eigendom van de op het vliegveld gevestigde bedrijven en vliegclubs. Een klein deel is in privé-eigendom.

Veelal is sprake van gemengd gebruik, dat wil zeggen dat hetzelfde vliegtuig wordt gebruikt voor meer van de bovenomschreven categorieën vluchten, met uitzondering van zweefvliegtuigen. Zo kan een en hetzelfde toestel worden ingezet ten behoeve van rondvluchten, lesvluchten, personenvervoer, reclamesleepvliegen en inspectievluchten. Tevens is er een klein aantal toestellen dat uitsluitend wordt ingezet ten behoeve van het slepen van zweefvliegtuigen en ten behoeve van valschermvluchten. Daarnaast wordt het vliegveld frequent bezocht door van andere vliegvelden afkomstige kleine motorvliegtuigen. Tenslotte wordt (in beperkte mate) door lichte hefschroefvliegtuigen en ballonnen van het veld gebruik gemaakt.

Ca. 60% van de vluchten op het luchtvaartterrein Hilversum bestaat uit les- en oefenvluchten. De overige ca. 40% bestaat uit vluchten met een zakelijk of bedrijfsmatig doel en uit privé- of recreatieve vluchten. Ongeveer 40% van de les- en oefenvluchten in de kleine luchtvaart wordt gemaakt voor de (basis)opleiding van latere Nederlandse verkeersvliegers in de grote luchtvaart. De rest van deze vluchten vindt plaats voor de opleiding van beroepsvliegers in de kleine luchtvaart en van privé vliegers.



De berekening van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Hilversum is gebaseerd op 76.000 vliegtuigbewegingen (start en landing) met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving. Het aantal vliegtuigbewegingen is overeenkomstig de afspraken in het bestuurlijk overleg gebaseerd op het gebruik van het luchtvaartterrein in 1994. Al jaren loopt een discussie over een aanpassing van het banenstelsel van het vliegveld teneinde de bouw

van de beoogde woningbouwlocatie 'Ter Sype' mogelijk te maken. Er zijn hiervoor al meerdere onderzoeken uitgevoerd. Op dit moment vindt nadere uitwerking plaats door de gemeenten Wijdmeren en Hilversum en de provincie Noord-Holland.

### 3.4.2 Vliegveld Texel

Het luchtverkeer dat thans op het luchtvaartterrein Texel plaatsvindt wordt vooral ingevuld vanuit de zakenluchtvaart, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart, lesverkeer en vanuit de recreatieve luchtvaart.



Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 43.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving in het jaar 2000.

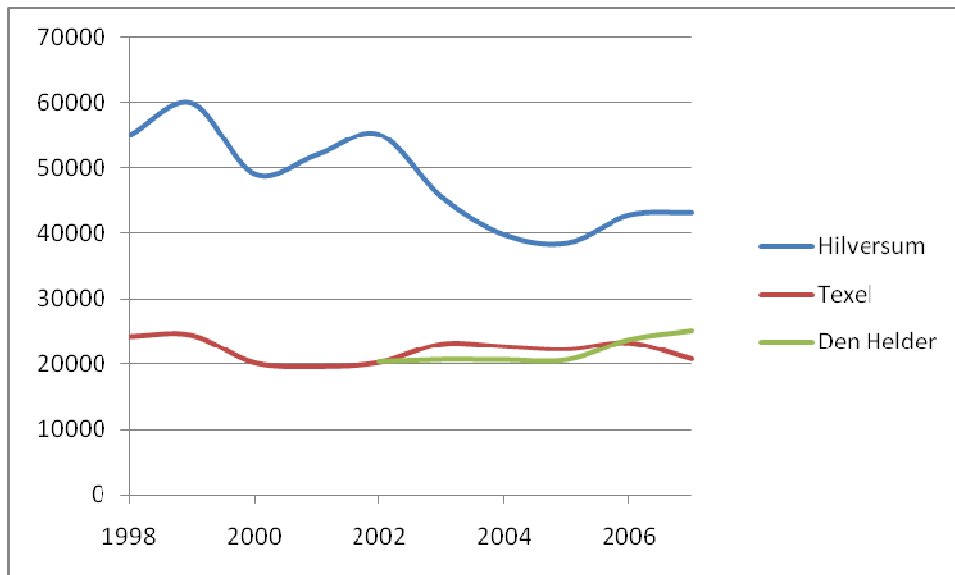
Op het luchtvaartterrein Texel vinden eveneens bewegingen met hefschroefvliegtuigen en met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving plaats. De berekening van de geluidsbelasting van deze soorten bewegingen, in Ke, levert een geluidszone op waarvan de 35 Ke-geluidscontour buiten de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein is gelegen. Deze geluidszone wordt in de aanwijzing vastgesteld. Bij de berekening van deze geluidszone is wat betreft het aantal bewegingen uitgegaan van 2.920 bewegingen met hefschroefvliegtuigen in het jaar 2000 en 20 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving zoals bedoeld in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen in het jaar 2000.





### 3.5. Ontwikkeling aantal vliegbewegingen

Uit de onderstaande figuur blijkt dat het aantal vliegtuigbewegingen op Hilversum de laatste jaren af neemt, het aantal vliegtuigbewegingen op Texel vrijwel constant is en het aantal vliegbewegingen op Den Helder juist toe neemt.



Wat deze ontwikkeling voor de toekomst betekend is niet bekend. Gezien de dalende tendens (m.u.v. Den Helder) over de laatste jaren lijkt het aanbod voor kleine zakelijk verkeer in Noord-Holland vooralsnog voldoende.

### 3.4.3 Overige recreatieve luchthavens

#### Zweefvliegvelden

Naast dat er op de vliegvelden van Texel, Den Helder en Hilversum mogelijkheden tot zweefvliegen zijn, zijn er ook twee terreinen die alleen voor zweefvliegen worden gebruikt, te weten in Slootdorp en Castricum (zie luchtfoto). Het zweefvliegcentrum in de duinen bij Castricum wordt echter bedreigd met sluiting als gevolg van natuurontwikkeling. Op initiatief van de provincie Noord-Holland wordt er gewerkt aan een permanente oplossing voor het zweefvliegen in Noord-Holland. Besluitvorming ten behoeve van de ontwikkeling van een alternatieve locatie in Castricum in de gemeente **Schermer** is in voorbereiding. Aangezien de milieueffecten, voor zover aanwezig, binnen het luchtvaartterrein optreden volstaat hier een luchthavenregeling. Hiermee lijkt er vooralsnog voldoende aanbod in Noord-Holland voor het zweefvliegen te zijn. Aanvragen voor nieuwe zweefvliegeterreinen worden getoetst aan de vigerende (RBML) regelgeving.





### MLA-terreinen

Er is in Noord-Holland één MLA terrein waar een vereniging actief is, te weten in Middenmeer (zie luchtfoto). Hier geldt een (tijdelijke) gebruiksvergunning met een looptijd van 5 jaar op grond van artikel 14 Luchtvaartwet of artikel 19 (WRO). Daarnaast zijn er twee SIGNAL en artikel 14 velden met beperkt gebruik (circa 100 vluchten per jaar), te weten in Obdam en Beverwijk.

Het MLA terrein in Westerkoggenland is gesloten. Daarnaast komen er ook MLA's op Hilversum. Aangezien de milieueffecten, voor zover aanwezig, binnen het luchtvaartterrein optreden volstaat hier een luchthavenregeling

Vanwege het geringe aanbod voor MLA vliegen in Noord-Holland wijken momenteel veel MLA vliegers uit naar vliegveld Lelystad. Geconstateerd kan worden dat er momenteel in de provincie Noord-Holland geen duurzame oplossing is voor MLA-vliegen. Het lijkt wenselijk in het kader van het beleidskader in te gaan op de mogelijkheden om tot een meer duurzame oplossing te komen voor het MLA-vliegen. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5.



### 3.4.4 Helihavens en heliterreinen

In Nederland zijn er 23 helihavens bij ziekenhuizen en ruim twee keer zoveel helihavens bij bedrijven op het vaste land. Daarnaast zijn er nog 101 helihavens in gebruik bij de offshore industrie (stand van zaken 2006). In 2006 is er tevens gebruik gemaakt van ongeveer 1.100 incidentele heliterreinen (bron [www.ivw.nl](http://www.ivw.nl)).

In Noord-Holland is de situatie als volgt:

- er is de mogelijkheid om met een helikopter op Schiphol, Den Helder, Texel en Hilversum te landen;
- Er is een commerciële helihaven in Noord-Holland, te weten in het westelijk havengebied in Amsterdam. De helihaven in IJmuiden voor het loodswezen is een helihaven bij een bedrijf. En twee helihavens bij ziekenhuizen, te weten bij het VU Medisch Centrum en bij het Rode Kruis ziekenhuis in Beverwijk. De helihaven bij het VU

Medisch Centrum wordt tevens gebruikt als een van de vier helihavens in Nederland waar traumaheli's gestationeerd zijn.

Verwacht wordt dat de vraag naar commerciële helivluchten zal toenemen. Op 4 september 2006 hebben Connexxion en Helinet aangekondigd een netwerk van helihavens voor taxiachtige helikopterservices te willen oprichten. De eerste lijndienst is tussen Amsterdam en Brussel met geplande stops in Den Haag, Rotterdam en Antwerpen. De initiatieven van Helinet en Connexxion ontmoeten veel bezwaren, vooral bij omwonenden die het gevoel hebben niet de lusten, maar wel de lasten te ontvangen.



### **3.5 Ontwikkelingen in de kleine luchtvaart**

Er zijn enkele nieuwe ontwikkelingen in de kleine luchtvaart die ook voor Noord-Holland van belang kunnen zijn. Zo zijn er in Nederland initiatiefnemers van commerciële helihavens die helikopters als nieuwe transportmodaliteit aanbieden. Daarnaast zal wellicht het personenvervoer van zakelijke passagiers met Very Light Jets een vlucht nemen. Dit soort van verkeer is vanaf februari mogelijk vanaf de luchthavens Schiphol en Den Helder in Noord-Holland. Voor dit soort vluchten is een verharde baan van voldoende lengte (meer dan 1000 m) noodzakelijk. Op dit moment komen alleen Den Helder en Schiphol hiervoor in aanmerking.

Of er daadwerkelijk gevlogen gaat worden vanaf deze luchthavens is afhankelijk van de vraag naar taxivluchten. Wel bekend is dat Bikkair vanaf 1 februari vliegtuigen voor taxivervoer gaat stationeren op Rotterdam Airport.

Ook is er sprake van de ontwikkeling van een grote heli voor personen vervoer van meer dan 8 personen die beschikt over een straal motor. Deze heli's zouden op dezelfde hoogte

kunnen op dezelfde hoogte vliegen als de gewone luchtvaart. In Nederland is dit nieuwe type nog niet operationeel.

Daarnaast is de besluitvorming over Schiphol mogelijk ook van belang voor de regionale luchtvaart in Noord-Holland. Het kabinet heeft onlangs immers besloten dat er in de komende jaren 70.000 vluchten van Schiphol naar regionale luchthavens van nationaal belang worden uitgeplaatst. Het gaat hierbij onder meer om de luchthaven Lelystad. De uitplaatsing van vluchten naar Lelystad zal mogelijk leiden tot een verhoogde druk op andere kleine velden waaronder de velden in Noord-Holland. Zie ook paragraaf 4.9.

## 4. Ruimtelijke beperkingen en beleid t.a.v. milieu, RO, economie en natuur

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal voor de regionale luchtvaart belangrijke thema's.

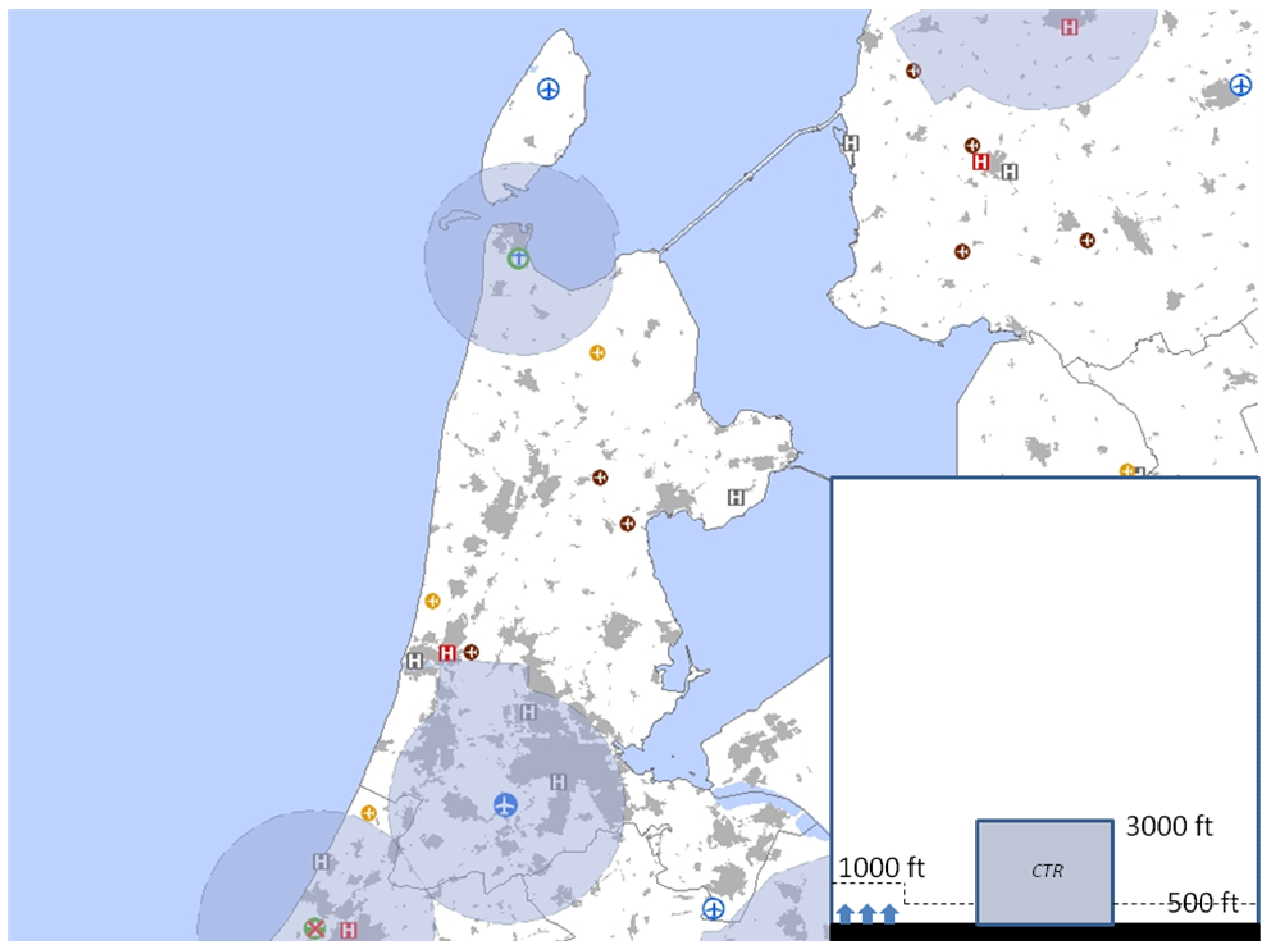
### 4.1 Bestaande beperkingen voor de regionale luchtvaart

Nieuwe luchtvaart activiteiten kunnen in een drukbevolkte provincie als Noord-Holland niet overal plaatsvinden. Er gelden hierbij beperkingen i.v.m.:

- het Luchtruim
- Ruimte (natuur, stiltegebieden, woningbouw etc.)

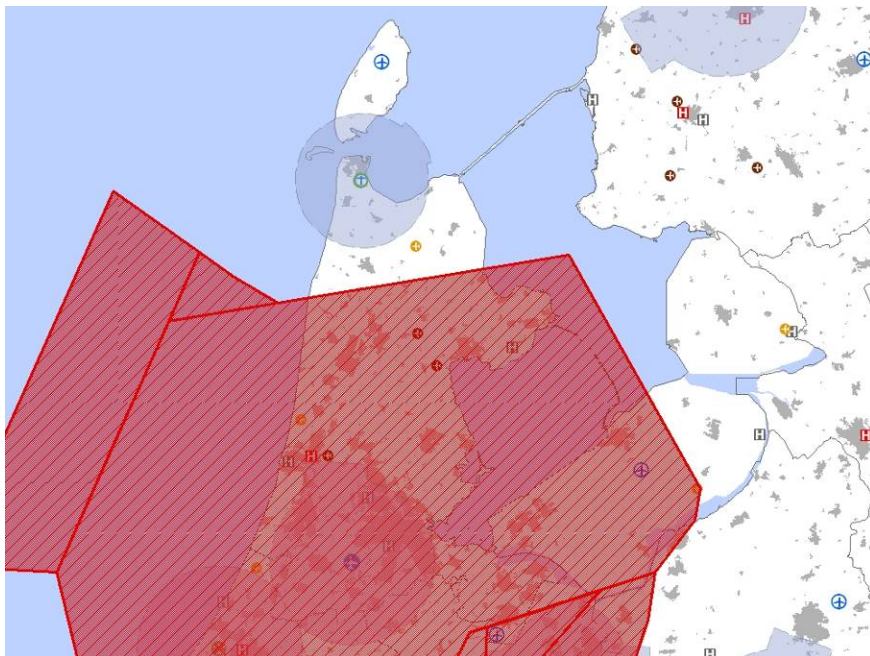
Op deze beperkingen wordt nu ingegaan.

#### *Beperkingen vanuit het luchtruim*



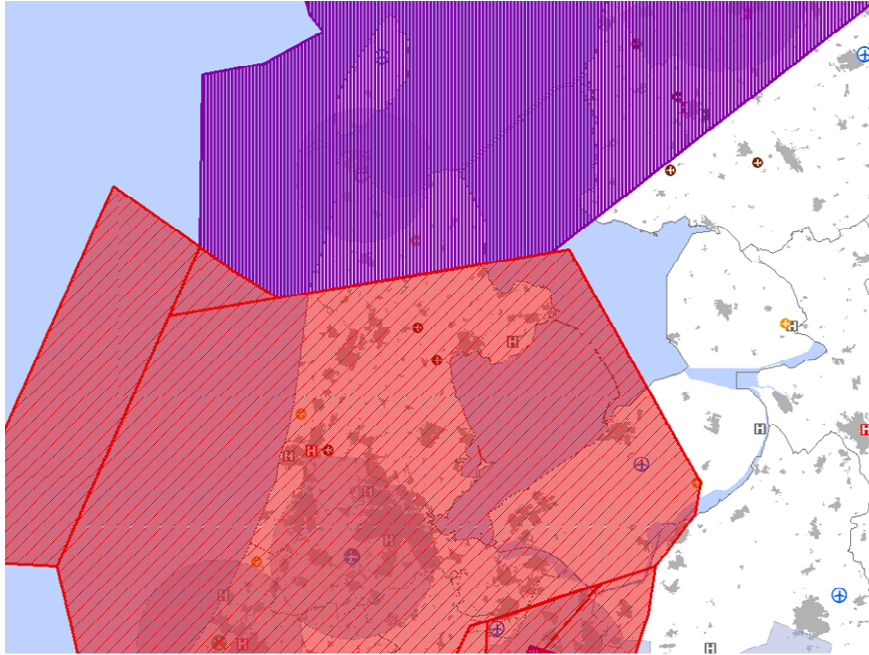
Vanaf de grond gezien zijn er twee typen luchtruim: niet-gecontroleerd luchtruim (vanaf 500 ft) en gecontroleerd luchtruim (vanaf de grond). Onder 500 ft mag in Nederland niet gevlogen worden, boven bebouwd gebied geldt een minimum vlieghoogte van 1000 ft. In gecontroleerd luchtruim geeft de luchtverkeersleiding instructies (middels koers-, snelheids- en richtinginstructies).

De blauwe vlakken in bovenstaande afbeelding zijn de Schiphol CTR en de De Kooy CTR, Control Area's. Deze gebieden zijn voor zowel IFR-verkeer (verkeer dat met behulp van instrumenten vliegt) als VFR-verkeer (verkeer dat op zicht vliegt) toegankelijk. Hiervoor is wel toestemming van de verkeersleiding vereist. Dit zijn gebieden waar luchtverkeersleiding wordt gegeven. De mogelijkheid voor nieuwe luchtvaartactiviteiten zal in overleg met de luchtverkeersleiding moeten worden onderzocht.



Het rood gearceerde gebied in bovenstaande afbeelding is de Schiphol TMA, Terminal Manoeuvring Area. Dit gebied heeft als ondergrens 1500 ft en is verboden voor VFR-verkeer. De mogelijkheden voor recreatieve luchtvaart worden hierdoor (iets) beperkt. Om hier te mogen vliegen als IFR-verkeer (op een hoogte tussen 1500 ft en FL95) is toestemming van de verkeersleiding vereist.



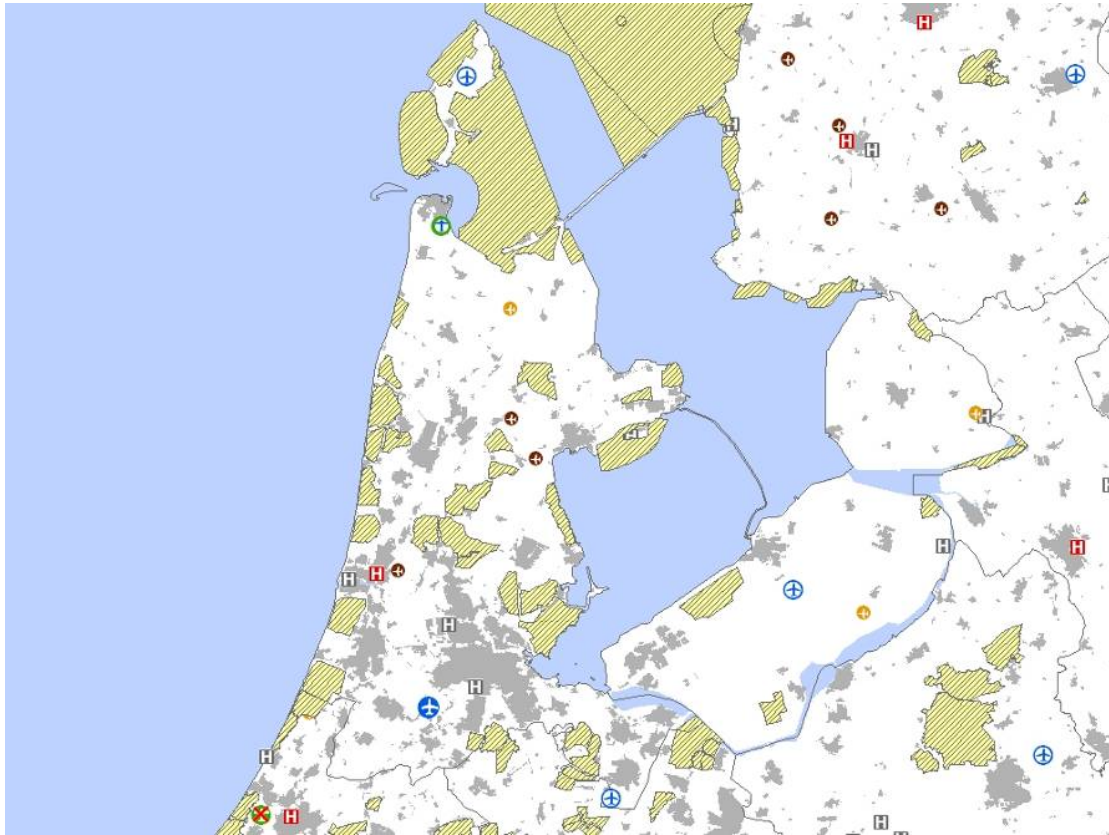


Het paars gearceerde gebied in bovenstaande afbeelding is de Nieuw Milligen TMA, dit is militair luchtruim. Het gebied heeft als ondergrens 1500 ft. Tot een hoogte van FL65 heeft VFR-verkeer geen toestemming van de luchtverkeersleiding nodig om hier te mogen vliegen, IFR-verkeer heeft wel toestemming nodig.

Verder kan nog worden opgemerkt dat de militaire luchthaven Soesterberg in de provincie Utrecht is gesloten. Dit kan mogelijk consequenties hebben op de verdeling van het luchtruim tussen Schiphol en defensie.

## *Beperkingen vanuit ruimte*

### Stiltegebieden



In de bovenstaande figuur zijn de stiltegebieden in Noord-Holland weergegeven. Momenteel zijn er geen beperkingen voor de luchtvaart om over deze gebieden te vliegen. Het is wel verboden in een milieubeschermingsgebied categorie stilte zonder noodzaak geluid voort te brengen, te doen of te laten voortbrengen in zodanige mate dat de heersende natuurlijke rust in dat gebied kennelijk is of wordt verstoord.

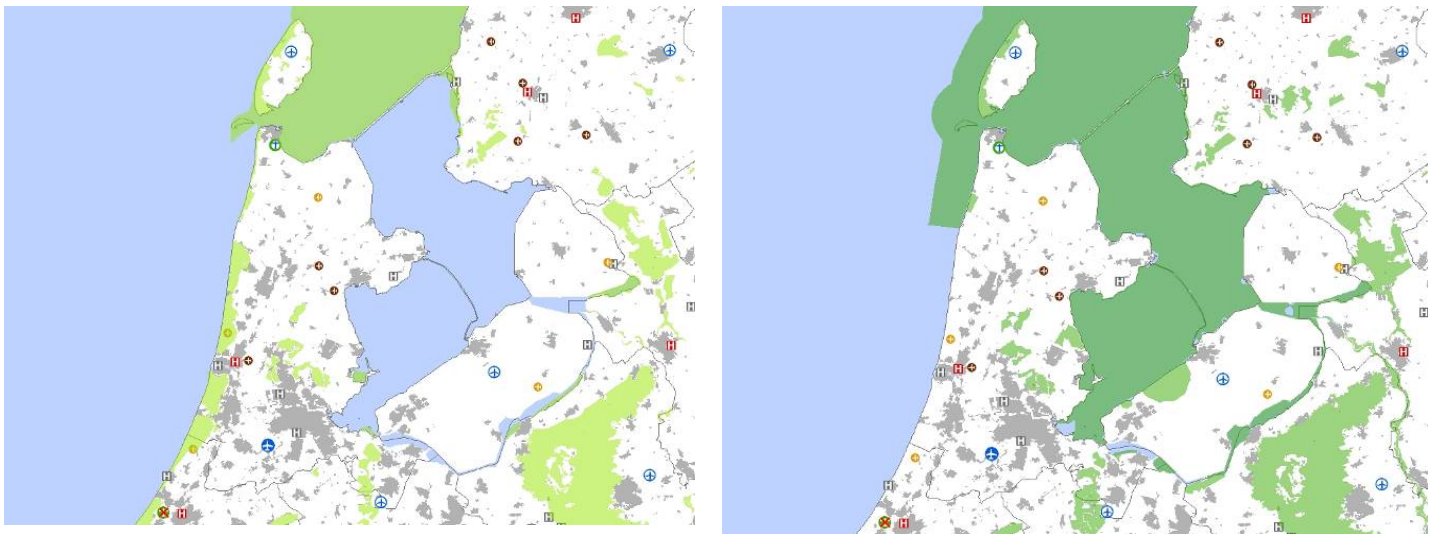
Voor de regionale luchtvaart betekent dit dat in stiltegebieden geen lawaaiige activiteiten zijn toegestaan. Alleen voor zweefvliegen gelden geen beperkingen<sup>4</sup>.

T.a.v. de vestiging van nieuwe luchtvaartactiviteiten zullen de provincies Zuid-Holland en Utrecht naar verwachting een afstandsbeperking hanteren tot de stiltegebieden. Uitgegaan wordt van een buffergrens van 500-1000 meter.

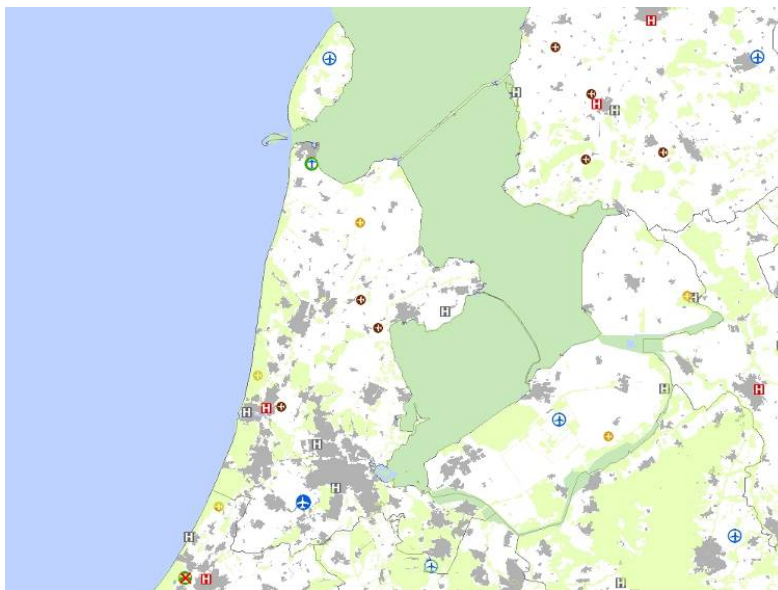
---

<sup>4</sup> Ook bij vliegveld Hilversum zijn hierover geen afspraken gemaakt. Wel is gepubliceerd dat te allen tijde ziekenhuis "Zonnestraal" en de bebouwde gebieden Nieuw-Loosdrecht en Hilversum vermeden moeten worden

## Natuur



Bovenstaand is op de linker kaart zijn de Habitatrichtlijnen weergegeven, op de rechter kaart de Vogelrichtlijnen. Voor deze gebieden geldt respectievelijk gebiedsbescherming en soortbescherming.

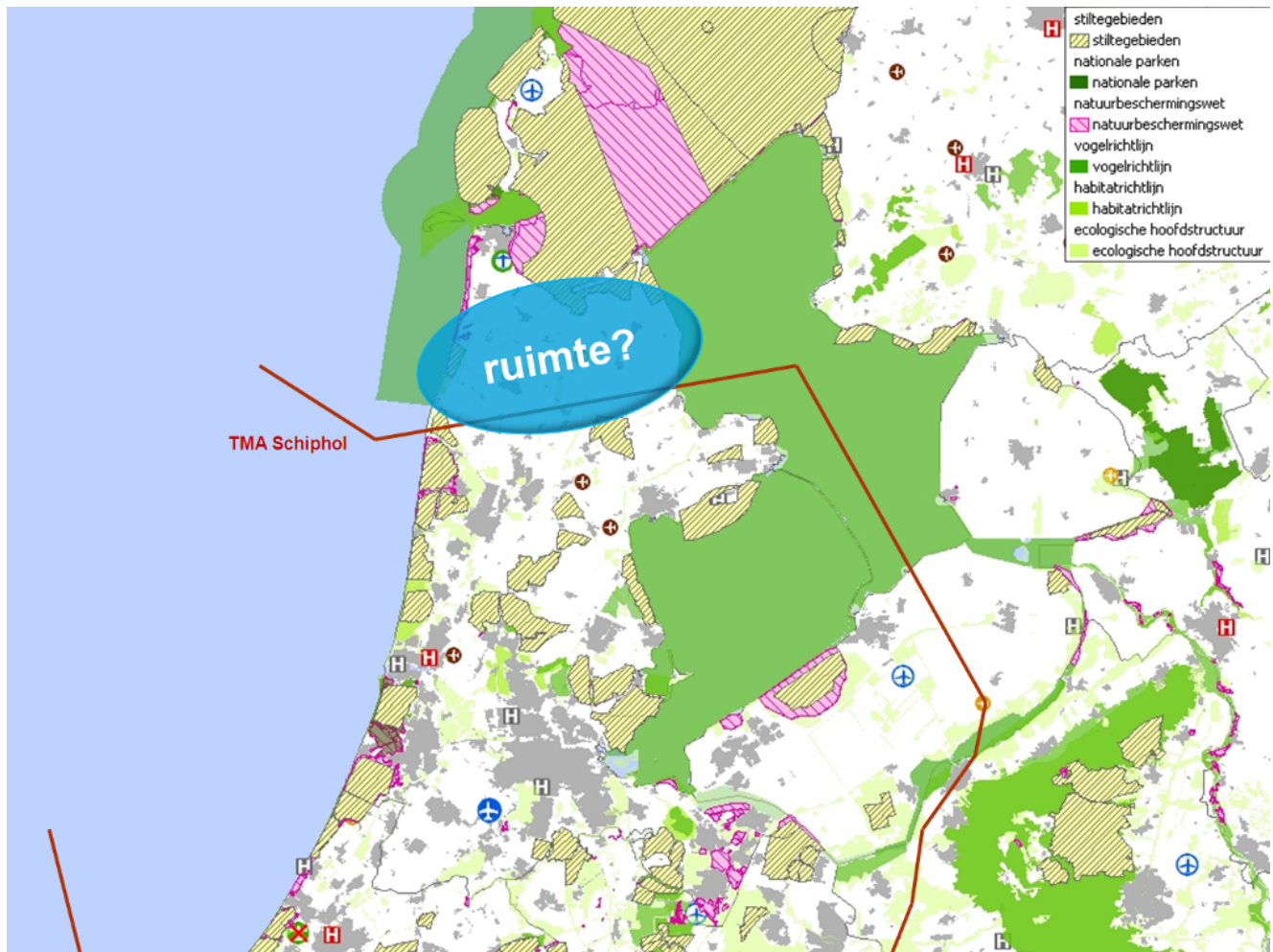


Bovenstaand zijn de EHS gebieden weergegeven. Momenteel zijn er geen beperkingen voor de luchtvaart om over deze gebieden te vliegen. Ook t.a.v. natuurgebieden zullen de provincies Zuid-Holland en Utrecht naar verwachting een afstandsbeheer hanteren.

### ***Samenvatting***

Wanneer *alle bovengenoemde beperkingen* worden meebeschoofd dan kan worden geconcludeerd dat:

- Er voor de bestaande luchtvaart activiteiten niet veel zal veranderen.
- Voor eventuele nieuwe ontwikkelingen er in eerste instantie alleen in de kop van Noord-Holland ruimte lijkt te zijn (zie onderstaande figuur waarin naast de TMA van Schiphol ook alle milieu en natuurbeschermingsgebieden zijn opgenomen).



## 4.2 Ruimtelijk beleid

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven kent het RBML twee gebieden waar ruimtelijke beperkingen gelden:

- het *beperkingengebied*, dat naar verwachting begrensd wordt door de 56 dB(A) Lden-geluid contour. Hier geldt een verbod op nieuwbouw van woningen;
- het *afwegingengebied*, dat naar verwachting begrensd zal worden door de 48 dB(A) Lden-geluid.

De ruimtelijke beperkingen voor deze gebieden worden vastgelegd in een luchthavenbesluit. Dit heeft een directe doorwerking in de bestemmingsplannen.

Naast bovengenoemde ruimtelijke beperkingen geldt er ook een verbod op nieuwbouw van gebouwen, niet zijnde bedrijfswoningen binnen de 10<sup>-6</sup>-plaatsgebonden risicocontour. T.a.v. dit verbod geldt dat Gedeputeerde staten de bevoegdheid hebben om een verklaring van geen bezwaar af te geven voor nieuwbouw van gebouwen. Een dergelijke verklaring kan alleen worden afgegeven indien de minister van Verkeer en Waterstaat heeft verklaard dat, ondanks de beoogde bouwactiviteit, het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd.

### *Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en structuurvisie*

Op grond van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) kunnen gemeenten zelf initiatieven nemen t.a.v. nieuwe luchtvaart activiteiten. Indien in de in het kader van de WRO op te stellen provinciale verordening eisen of regels zijn opgenomen t.a.v. de regionale luchtvaart dan dienen de gemeenten deze bij de besluitvorming te betrekken. De eisen kunnen in de provinciale verordening zelf worden opgenomen maar mogelijk kan in de provinciale verordening ook verwezen worden naar de eisen en regels die t.z.t. worden opgenomen in de door PS op te stellen verordening voor de regionale luchtvaart. Welke aanpak wenselijk is wordt nog nader bezien.

Op dit moment werkt de provincie aan een structuurvisie voor Noord-Holland. Hierin wordt provinciaal beleid met een ruimtelijke component opgenomen. Dit geldt ook voor de regionale luchtvaart. Onder de structuurvisie komt de eerder genoemde provinciale verordening in het kader van de WRO.

## **4.3 Milieu**

Het RBML kent – zoals aangegeven in hoofdstuk 2 - regelgeving voor geluid en Externe Veiligheid. In deze paragraaf wordt ingegaan op twee andere milieuaspecten.

### *Luchtverontreiniging:*

In de RBML wetgeving zijn geen eisen opgenomen voor luchtkwaliteit. Vanuit de Wet milieubeheer worden echter wel eisen gesteld aan de luchtkwaliteit (Wm titel 5.2) die ook gelden voor de luchtvaart. Uit onderzoek <sup>5</sup>is gebleken dat de (kleine) regionale luchtvaart

---

<sup>5</sup> Voor vliegveld Hilversum is in het kader van de Aanwijzingsprocedure in opdracht van het ministerie van V&W uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het vliegveld op

een geringe bijdrage levert aan de luchtkwaliteit (voor vliegveld Hilversum is deze bijdrage berekend en is deze < 0,1%). Bij nieuwe ontwikkelingen zal, conform de geldende regelgeving aangetoond moeten worden dat aan de luchtkwaliteitseisen wordt voldaan. Daardoor wordt aanvullend provinciaal beleid niet noodzakelijk geacht.

Provincies kunnen op grond van de nieuwe bevoegdheden wel regels stellen gericht op het verminderen van emissies. Als voorbeeld kan worden genoemd het verbieden van het gebruik van historische vliegtuigen vanwege de verhoogde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

### ***Klimaat***

Uit onderzoek van Adecs voor vliegveld Hilversum is gebleken dat de bijdrage van klein recreatief verkeer aan de totale CO<sub>2</sub> uitstoot minimaal is. Maatregelen worden primair op nationaal en internationaal niveau genomen (ETS, Emission Trading Scheme) maar dat geldt alleen voor de grote commerciële luchtvaart. De bevoegdheden van de provincies t.a.v. klimaat beperken zich tot het luchtvaartterrein en de gebouwen.

## **4.4 Economie**

De economische effecten van de kleine en recreatieve luchtvaart zijn beperkt (enkele tientallen arbeidsplaatsen, tot enkele miljoenen toegevoegde waarde. Deze luchtvaart draagt wel bij aan de diversiteit van voorzieningen en ontplooiingsmogelijkheden voor de inwoners van de provincie.

Lokaal kan luchtvaart ook wel degelijk een belangrijke economische betekenis hebben. Zo heeft vliegveld De Kooy/Den Helder enerzijds een belangrijke 'hub functie' voor de offshore industrie en anderzijds een belangrijke functie vanwege de defensie activiteiten (m.n. de helivluchten). Hiermee is De Kooy/Den Helder wel degelijk van belang van economische betekenis voor de gemeente Den Helder. Ook de vliegvelden Hilversum en Texel vervullen - zoals al aangegeven is in par. 3.4 een belangrijke rol voor de lokale economie in Hilversum en Texel vanwege de zakelijke én recreatieve activiteiten.

## **4.5 Natuur**

Voor luchtvaart activiteiten zijn de volgende regelingen van belang:

---

de luchtkwaliteit (Adecs, 23 januari 2006). Vliegveld Hilversum kan als representatief worden gezien voor de 'kleine luchtvaart' in Noord-Holland

### *Natura-2000*

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit kan gebieden aanwijzen als beschermd natuurmonument of als Natura-2000-gebied. Een Natura-2000-gebied is gebaseerd op de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Dit zijn twee richtlijnen van de Europese Unie die in Nederland zijn verwerkt in de Natuurbeschermingswet 1998. De Vogelrichtlijn heeft als doel de bescherming van alle in het wild levende vogelsoorten en hun leefgebied binnen het gebied van de EU. Het doel van de Habitatrichtlijn is het behoud van de totale biologische diversiteit van natuurlijke en halfnatuurlijke habitats en wilde flora en fauna in de EU. In Nederland behoren 162 gebieden tot het Europese Natura-2000 netwerk. Hiervan liggen er 14 (vrijwel) geheel en 5 gedeeltelijk in Noord-Holland.

### *Ecologische hoofdstructuur(EHS)*

De EHS is een landelijk samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden. Hij omvat die delen van de provincie waar de meeste waarden aanwezig zijn en waar behoud en ontwikkeling daarvan de meeste kansen hebben.

### *Consequenties voor de regionale luchtvaart*

Net zoals voor andere bedrijfscategorieën het geval is, geldt ook voor de luchtvaart t.a.v. natuur het stand-still principe. Dit betekent dat de situatie t.g.v. nieuwe activiteiten niet mag verslechteren en indien dat wel het geval is er sprake dient te zijn van compensatie. Veel van de bestaande luchtvaartterreinen (Hilversum, Texel, De Kooy/Den Helder) liggen in de nabijheid van natura2000 gebieden. Deze velden kunnen verzoeken om de bestaande activiteit mee te nemen bij het opstellen van een z.g. beheersplan

## 5. Financiën, organisatie en middelen

### *Financiën*

Uitgangspunt van het wetsvoorstel is dat na de overdracht van de taken en bevoegdheden het provinciale bestuur ook zelf verantwoordelijk is voor de financiële inpassing van de nieuwe bevoegdheden in de provinciale begroting. Dat betekent dat de Rijksbegroting zich vanaf de inwerkingtreding richt tot financiën die (eenmalig of structureel) nodig zijn voor de overdracht, en tot de taken en bevoegdheden die bij het Rijk blijven. De overdracht van de financiële middelen loopt via het provinciefonds. De raming van de over te dragen kosten zijn in eerste instantie gebaseerd op de omvang en het karakter van luchthavens die onder het provinciale bestuur komen te vallen en de daarmee gemoeide werkzaamheden.

De totale overdracht van de financiële middelen naar het provinciefonds is vastgesteld op 1,4 miljoen per jaar met over de eerste twee jaar 10 % implementatiekosten. De verdeling van de middelen tussen de provincies heeft plaatsgevonden op basis van enkele verdeelmaatstaven die door het IPO bepaald en gehanteerd zijn. Uiteindelijk krijgt de provincie Noord-Holland € 143.000,- per jaar. Op basis van een in 2008 uitgevoerde inventarisatie is ingeschat dat deze vergoeding de meeste onkosten zal dekken. Echter, met de behandeling van de wet in de Eerste Kamer zijn enkele wijzigingen doorgevoerd die tot een verzwaring van de provinciale taken leiden (grotere rechtszekerheid, bevoegdheid bij PS, en niet - zoals in het wetsontwerp was opgenomen - bij GS). Daarnaast zijn provincies ook verantwoordelijk voor de ontheffingverlening. Hierbij was bij de bepaling van de hoogte van de vergoeding geen rekening gehouden.

Afgesproken is om in de evaluatie van de overdracht van de RBML-wet de hoogte van de overdracht mee te nemen. Deze evaluatie vindt plaats twee jaar na de inwerkingtreding van de wet.

### *Leges*

Uitgangspunt binnen de provincie Noord-Holland is het heffen van leges. Dus ook voor de ze nieuwe uitvoeringstaak (vergunningverlening, ontheffing) zal in principe leges moeten worden geheven. Legesheffing kan alleen achterwege blijven indien het Rijk de uitvoeringskosten volledig via het Provinciefonds wenst te compenseren (zoals zij dat doen voor vergunningverlening Wm). Bij de nadere uitwerking zal worden bezien of hiervan (deels) sprake is vanwege de van het rijk te ontvangen vergoeding in het kader van de nieuwe RBML taken (zie bovenstaand).

### *Kosten CRO*

De kosten voor de art. 28 commissie werden gefinancierd door het Rijk. De kosten van de nieuwe Commissies voor Regionaal Overleg, incl. de inhuur van een onafhankelijk voorzitter vallen onder de genoemde rijksvergoeding.



### *Personele consequenties*

Aan bureau To70 is opdracht gegeven om een advies op te stellen t.a.v. het inrichten van de organisatie voor de nieuwe taken vergunningverlening, ontheffingverlening en handhaving. Het onderzoek dient inzicht te geven in taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden en interne processen en procedures. Dit advies zal in februari 2009 uitkomen en op basis van dit advies wordt de formatie t.b.v. de nieuwe activiteiten geregeld en wordt de provinciale organisatie nader ingericht.