

## Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens



Provincie Noord-Holland

Versie 5 juli 2010

## INHOUD

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1	Uitgangspunten	3
1.2	Doelstelling	4
1.3	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>BELEID EN REGELGEVING VOOR REGIONALE LUCHTHAVENS</b>	<b>5</b>
2.1	De RBML	5
2.2	Nationale beleidskaders	8
2.3	Provinciale beleidskaders	9
2.4	Financiële en personele aspecten	10
2.5	Leges	10
<b>3</b>	<b>LUCHTVAART IN NOORD-HOLLAND</b>	<b>11</b>
3.1	Schiphol Airport	11
3.2	Militaire luchtvaart (met burgermedegebruik)	12
3.3	Luchthavens van regionale betekenis	14
3.4	Recreatieve luchtvaartinclusief sportluchtvaart	15
3.5	Helihavens	16
3.6	Overige aspecten van deregionale luchtvaart in Noord-Holland	17
<b>4</b>	<b>RUIMTE VOOR REGIONALE LUCHTVAART IN NOORD-HOLLAND</b>	<b>18</b>
4.1	Groeiverwachtingen	18
4.2	Algemene uitgangspunten voor de regionale luchtvaart	20
<b>5</b>	<b>BELEIDSKADER REGIONALE LUCHTHAVENS NOORD-HOLLAND</b>	<b>27</b>
5.1	Beleidskader regionale luchthavens	27
5.2	Handhaving	37
5.3	Rol van de gemeenten	37

## **1 Inleiding**

Op 1 november 2009 is de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden. Met deze regelgeving worden de besluitvormingsprocedures rond kleine luchthavens in Nederland vereenvoudigd. Daarnaast worden de taken en bevoegdheden voor deze luchthavens van het Rijk overdragen aan de provincies.

De provincie Noord-Holland krijgt hiermee nieuwe taken en bevoegdheden, waaronder de bevoegdheid tot het bij verordening vaststellen van luchthavenbesluiten (LHB) of luchthavenregelingen (LHR) ('vergunningen'). Daarom is besloten tot het opstellen van een provinciale beleidsnota regionale luchthavens. In deze nota zijn de randvoorwaarden aangegeven voor de nieuwe provinciale taken ten aanzien van de luchthavens van regionale betekenis. De nota is tevens de basis voor de beoordeling van vergunningaanvragen LHB en LHR en biedt alle betrokkenen duidelijkheid over het provinciale beleid voor de regionale luchthavens in de komende jaren.

### **1.1 Uitgangspunten**

Door de decentralisatie van de taken en bevoegdheden vanuit de rijksoverheid wordt de provincie het bevoegd gezag over het landzijdig gebruik van de luchthavens van regionale betekenis. Dit betekent dat de provincie kan beslissen over de milieugebruiksruimte van regionale luchthavens en de ruimtelijke inrichting van het luchthaventerrein.

De provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens geeft alle betrokken inzicht in de eigen sturingsruimte die de provincie hanteert. Toekomstige luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen worden getoetst aan dit toetsings- en referentiekader.

In de beleidsnota is gezocht naar een evenwicht tussen de maatschappelijke behoeften aan luchtvaart activiteiten versus de leefbaarheid voor de omwonenden. Uitgangspunten voor deze beleidsnota zijn:

- 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;
- het streven naar een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving.

Bij de totstandkoming van deze nota heeft de provincie het Bureau To70 gevraagd om de wensen van betrokken partijen op het gebied van regionale luchtvaart te inventariseren. De uitkomst van deze consultatieronde is betrokken bij de uitwerking van deze nota (in bijlage 3 zijn de geconsulteerde partijen weergegeven).

## **1.2 Doelstelling**

De beleidsnota heeft de volgende doelen:

- Toetsingkader voor de door de provincie Noord-Holland te nemen besluiten (LHB en LHR) binnen haar nieuwe taak als bevoegd gezag op het gebied van luchthavens;
- Het naar de omgeving aangeven wat de provincie wil met de luchtvaart in de Provincie Noord-Holland;
- Het scheppen van helderheid met het oog op verwachtingen van exploitanten en gebruikers.

## **1.3 Leeswijzer**

De beleidsnota is verdeeld in vijf hoofdstukken. Hoofdstuk 1 geeft inzicht in de aanleiding en de doelstelling van de nota. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het wettelijk en provinciaal kader.

Tevens geeft dit hoofdstuk inzicht in de nieuwe verantwoordelijkheden van de provincie.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht in de huidige luchtvaartactiviteiten in Noord-Holland. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de (toekomstige) mogelijkheden voor de luchtvaart in Noord-Holland weergegeven. Hoofdstuk 5 geeft het beleidskader weer.

## **2      Beleid en regelgeving voor regionale luchthavens**

Het beleid voor de burgerluchtvaart in Nederland werd tot voor kort vooral ingevuld door de rijksoverheid. Vanaf 1 november 2009 heeft de provincie de bevoegdheid te besluiten over de milieuruimte van een luchthaven en de ruimtelijke gevolgen daarvan. Het rijk stelt wel randvoorwaarden op grond van milieu- en externe veiligheidsoverwegingen waar de provincie rekening mee moet houden in haar besluiten. Deze randvoorwaarden zijn in meerdere regelingen vastgelegd, waaronder het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen.

Concreet heeft de provincie met de nieuwe bevoegdheden de zeggenschap over:

- grootte en ligging luchthavens;
- opening en sluiting luchthavens;
- normen voor veiligheid en geluid;
- regels over gebruik, vluchtuitvoering, openingstijden etc.;
- eisen aan informatie- en rapportageplicht exploitant;
- instellen en samenstelling Commissie Regionaal Overleg.

Niet alle bevoegdheden zijn gedecentraliseerd. Zo blijft het rijk verantwoordelijk voor het luchtruim (vliegroutes en -hoogte), interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Deze onderwerpen vereisen bij uitstek uniforme (al dan niet internationaal bepaalde) regelgeving.

### **2.1      De RBML**

In de RBML wordt onderscheid gemaakt in:

- luchthavens van nationale betekenis (Schiphol, Eelde, Maastricht, Rotterdam, Lelystad en Twente);
- militaire luchthavens (waaronder Maritiem Vliegveld De Kooy inclusief het burgermedegebruik);
- luchthavens van regionale betekenis.

De provincie Noord-Holland krijgt de bevoegdheid over de regionale (Hilversum en Texel) en kleinere luchthavens (waaronder helihavens, zweefvliegluchthavens en MLA-luchthavens).

## Taken, bevoegdheden en instrumenten voor de provincies

De provincie heeft op basis van de nieuwe wetgeving de volgende taken en

Bevoegdheden, waaronder:

- het vaststellen van de gebruiksruijnte van een luchthaven en van de ruimtelijke beperkingen rond een luchthaven;
- Gedeputeerde Staten brengen ieder jaar aan de Minister van Verkeer en Waterstaat verslag uit over de milieuaspecten van de luchthaven;
- Provinciale Staten stellen voor iedere luchthaven met een luchthavenbesluit een Commissie Regionaal Overleg burgerluchthavens in.

De RBML maakt in de uitvoering van deze taken onderscheid in drie instrumenten:

- het vaststellen van luchthavenbesluiten (art. 8.43 Wet luchtvaart). Een Luchthavenbesluit is aan de orde als het gaat om luchtvaartterreinen met een structureel gebruik, waarvan de geluidbelasting (de 56 dB(A) Lden contour) of het externe veiligheidsrisico ( $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour) zich uitstrekt tot buiten de terreingrens. Provinciale Staten zijn bevoegd gezag;
- het vaststellen van luchthavenregelingen (art. 8.64 Wet luchtvaart). Dit betreft een verordening voor luchthaventerreinen met een structureel gebruik waarvan de milieueffecten binnen de terreingrens blijven. Provinciale Staten zijn bevoegd gezag;
- Ontheffingen<sup>1</sup> (art. 8a.51 Wet luchtvaart) voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, te weten minder dan 13 dagen per jaar. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag.

Luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen worden bij verordening vastgesteld. Het betreft een verordening van algemene strekking die een ieder bindt. De besluiten en regelingen bevatten bepalingen over het gebruik van de luchtvaartterreinen en de ruimtelijke inrichting ervan (zie bijlage 1). De RBML wetgeving regelt een rechtstreekse doorwerking in bestemmingsplannen van de in de luchthavenbesluiten vastgelegde beperkingen aan gebruik en inrichting van de ruimte.

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

- het toezien op naleving van regels;
- het bepalen of grenswaarden zijn overschreden;
- het opleggen van maatregelen, boetes of toepassen van een last onder dwangsom.

In de onderstaande tabel staan de huidige luchthavens die onder de verantwoordelijkheid van de provincie vallen:

---

<sup>1</sup> Ontheffingen op het algehele verbod om tijdelijk en uitzonderlijk op te stijgen van of te landen op terreinen met een andere bestemming dan luchtvaart.

Tabel 1: overzicht regionale luchthavens in Noord-Holland

Luchthaven	Huidige status
Vliegveld Hilversum Locatie: Noodweg 49 te Hilversum	Aanwijzing Luchtvaartwet
Texel Airport Locatie: Postweg 120 te Cocksdorp	Aanwijzing Luchtvaartwet
Helihaven Bedrijf Co-engineering Venhuizen Locatie: Zuiderkoggeweg 2 te Venhuizen	Signal besluiten
Helihaven Bedrijf Loodswezen Locatie: Noordersluiseland te IJmuiden	Signal besluiten
Amsterdam Heliport Locatie: Hornweg 24 te Amsterdam	Signal besluiten
Helihaven Vrije Universiteit MC Amsterdam Lokatie: De Boelelaan te Amsterdam	Signal besluiten
Helihaven Rode Kruis ziekenhuis Beverwijk Lokatie: Vondellaan te Beverwijk	Signal besluiten
Helihaven Wieringerwerf Jachthaven Jongert (beschikking afgegeven, helihaven nog niet aangelegd)	Signal besluiten
Middenmeer (micro light aeroplanes (MLA)) Locatie: Flevoweg 1 te Middenmeer	Ontheffing Art 14 Luchtvaartwet
Beverwijk (MLA) Locatie: Aagtendijk te Beverwijk	Ontheffing Art 14 Luchtvaartwet
Obdam (MLA) Locatie: Lutkedijk te Obdam	Vergunning verlopen per 1 april 2009. Geen nieuwe aanvraag ingediend bij IWV
Landbouwsputvliegen Wieringermeer Veldt	Ontheffing Art 14 Luchtvaartwet
Zweefvliegterrein Wieringermeer ZC Den Helder Locatie: Ulkeweg 25 te Slootdorp (Gemeente Wieringermeer)	Art 14 Luchtvaartwet
Zweefvliegveld Castricum KNVvL/Eerste Zaanse Zweefvliegclub Locatie: Noordhollands duinreservaat, Hoofdweg te Castricum	Ontheffing Art 14 Luchtvaartwet

### Commissie regionaal overleg burgerluchthaven

Conform de vereisten uit de RBML (art. 8.58 Wet luchtvaart) stellen Provinciale Staten voor luchthavens met een luchthavenbesluit een Commissie Regionaal Overleg burgerluchthavens (CRO) in. Concreet houdt dit in dat een CRO wordt ingesteld voor de luchthavens Hilversum en Texel. De CRO komt in de plaats van de huidige artikel 28 commissies.

De commissie heeft als taak 'het door overleg tussen betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen'. De commissie bestaat uit een onafhankelijk voorzitter en in ieder geval vertegenwoordigers van 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 (de gemeenten zijn verantwoordelijk voor de benoeming van de eigen burgerleden). Ook vertegenwoordigers van de gebruikers en/of milieuorganisaties kunnen deel uitmaken van de commissie.

Voor de instelling van de CRO zal Provinciale Staten een instellingsbesluit opstellen. Hierbij worden de wensen vanuit de huidige artikel 28 commissies betrokken.

## **2.2 Nationale beleidskaders**

In april 2009 heeft het kabinet de Luchtvaartnota gepresenteerd. In de Luchtvaartnota beschrijft het kabinet de ambities met betrekking tot de luchtvaart op de middellange en lange termijn. De doelstelling is het verder ontwikkelen van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Om dit te realiseren wil het kabinet ondermeer:

- een gerichte ontwikkeling van luchthavens, die aansluit bij de gewenste nationale en regionale ruimtelijk economische ontwikkeling (onder andere van stedelijke netwerken);
- versterking van de samenhang tussen luchthavens (specifiek Schiphol en enkele luchthavens van nationale betekenis);
- gerichte en selectieve groei van luchthavencapaciteit door, bij het bereiken van de capaciteitsgrens op Schiphol, het mainportgebonden verkeer te accommoderen op Schiphol en het niet-mainportgebonden verkeer op andere luchthavens.

Het kabinet kiest er voor om op de luchthavens van nationale betekenis ruimte te houden voor de General Aviation. Dit geldt met name voor maatschappelijke vluchten (vluchten ten behoeve van openbare orde, veiligheid en gezondheidszorg) en functiegroepen binnen de General Aviation die gericht zijn op de verbetering van de toegang tot Nederland door de lucht en versterking van de netwerkqualiteit van de luchtvaart binnen Nederland.

Luchthavens van regionale betekenis hebben geen functie voor groot handelsverkeer of de internationale bereikbaarheid, en dienen daarmee een beperkt nationaal belang. Wel ziet het kabinet een rol weggelegd voor ondermeer maatschappelijke vluchten<sup>2</sup>, opleiding en training en sportbeoefening en recreatie.

Met betrekking tot opleiding en training geeft het kabinet prioriteit aan het opleiden van verkeersvliegers en training van brevethouders. Behoud van de mogelijkheid voor opleiding en training op luchthavens van regionale betekenis is hiervoor nodig omdat de veiligheid van het

---

<sup>2</sup> Op nationaal niveau wordt door de betrokken departementen (ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), VROM, ministerie van Defensie en VenW) een beleidskader "Lucht voor hulpdiensten" opgesteld, die een adequate inzet van luchtvervoer voor hulpdiensten vanaf luchthavens van nationale en regionale betekenis borgt.



luchtruimgebruik boven luchthavens van nationale betekenis anders onder druk komt te staan door te grote aantallen circuitvluchten.

### **2.3 Provinciale beleidskaders**

De provinciale beleidsnota regionale luchthavens geeft alle betrokkenen inzicht in de eigen sturingsruimte die de provincie hanteert. Toekomstige luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen worden getoetst aan dit toetsings- en referentiekader. Hiervoor is gezocht naar een balans tussen enerzijds de 'lusten' (werkgelegenheid, bereikbaarheid, recreatieve mogelijkheden, toegevoegde waarde, de concurrentiepositie en het vestigingsklimaat van de regio) en anderzijds de 'lasten' (hinder, ruimte beslag en externe veiligheidsrisico's).

Kaderstellend voor deze beleidsnota zijn de volgende beleidsdocumenten:

- Het collegeprogramma 'Kort en Krachtig' en 'Krachtig, in balans' 2007-2011;
- Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013;
- De Provinciale Structuurvisie;
- De kaderstellende notitie t.b.v. het beleid voor luchthavens van regionale betekenis.

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 stelt de provincie twee doelen, te weten:

- het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van milieubelasting naar elders.

Daarnaast is specifiek ten aanzien van geluid aangegeven dat de provincie de geluidhinder wil terugdringen en nieuwe geluidhinder wil voorkomen. In deze beleidsnota krijgt geluid daardoor dan ook een rol.

In de structuurvisie is aangegeven dat de provincie de milieugebruiksruimte en ruimtelijke inpassing van bestaande en eventueel nieuwe regionale luchthavens beheert en dat zij kan overgaan tot het aanwijzen van gebieden waar uitsluitend luchthavenactiviteiten zijn toegestaan.

Provinciale Staten hebben op 29 juni 2009 de kaderstellende nota vastgesteld met daarin de uitgangspunten voor deze beleidsnota, te weten het streven naar een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving, het bevorderen van een goede bereikbaarheid in de provincie voor klein zakelijk verkeer en helikopters en het bieden van voldoende faciliteiten aan de recreatieve functie van luchtvaart. Daarnaast geeft de kaderstellende nota richtlijnen ten aanzien van:

- de vestiging van nieuwe (permanente) locaties voor regionale luchthavens;
- locatiekeuze t.a.v. nieuwe regionale luchthavens;
- uitbreidingsmogelijkheden bestaande terreinen;
- bestaande bebouwing en gevoelige gebieden (natuur en stilte).

#### **2.4 Financiële en personele aspecten**

Voor de uitvoering van de decentralisatie operatie zijn het rijk en de provincies een jaarlijkse vergoeding van € 1,4 miljoen overeengekomen voor alle provincies samen. De vergoeding is door het rijk bijgesteld naar ca. € 933.300. De provincie Noord-Holland ontvangt een vergoeding van ca. € 85.750 per jaar, met in de eerste twee jaar een implementatietoeslag van 10%. Uit deze middelen worden de beleidstaken, het opstellen van verordeningen, het uitvoeren van de handhaving en het omgevingsbeleid gefinancierd.

In IPO verband is afgesproken dat na twee jaar een evaluatie van de werkzaamheden plaatsvindt.

#### **2.5 Leges**

De provincie Noord-Holland vindt dat uitvoeringskosten in beginsel dienen te worden gedragen door de veroorzaker van de kosten, tenzij het Rijk de uitvoeringskosten volledig via het Provinciefonds compenseert.

Indien blijkt dat de rijksvergoeding onvoldoende is, zullen GS de mogelijkheden voor legesheffing onderzoeken. Bij de uitwerking wordt bezien in hoeverre er bij legesheffing onderscheid gemaakt kan worden 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.

### 3 Luchtvaart in Noord-Holland

Met ondermeer een internationale luchthaven, een militaire luchthaven, luchthavens voor zakelijk en recreatief verkeer (inclusief luchtporten) en zweefvliegluchthavens, is het aanbod in Noord-Holland divers. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de luchtvaart in Noord-Holland.



Figuur 1: ligging van de verschillende luchthavens

Vanwege het feit dat in Noord-Holland ook een internationale- en een militaire luchthaven liggen wordt ook op deze vormen van luchtvaart ingegaan. Deze luchthavens blijven echter onder het bevoegd gezag van het rijk vallen en worden dus niet gedecentraliseerd.

#### 3.1 Schiphol Airport

De luchthaven Schiphol is de vijfde luchthaven van Europa als het gaat om passagiersaantallen en de derde luchthaven van Europa als het gaat om vracht. De luchthaven bediende in 2008 262 verschillende bestemmingen waarvan een groot aantal intercontinentaal en waarvan ruim 200 bestemmingen tenminste een keer per week worden aangedaan.

Er werden in 2008 47,4 miljoen passagiers vervoerd op Schiphol, tegen 47,8 miljoen in 2007. In 2008 werd ruim 1,6 miljoen ton vracht vervoerd. Het aantal vliegbewegingen (starts of landingen) bedroeg in 2008 ruim 446.000.

Ten aanzien van de korte en de middellange termijnontwikkelingen, heeft de Alderstafel<sup>3</sup> twee adviezen uitgebracht. In het advies voor de korte termijn (tot 2010) is met Schiphol afgesproken dat zij tot 2010 niet meer dan 480.000 vluchten per jaar toestaat, en is aan de ministers geadviseerd om een aantal grenswaarden aan te passen om die ontwikkeling mogelijk te maken. Voor de middellange termijn moet Schiphol zich op de huidige locatie verder kunnen ontwikkelen, met specialisatie op knooppuntgebonden verkeer, terwijl Lelystad en Eindhoven ruimte moeten bieden voor het accommoderen van niet knooppuntgebonden verkeer. Tot en met 2020 is een volumeplafond ingesteld op Schiphol voor maximaal 510.000 vliegbewegingen. Voor Eindhoven en Lelystad samen werd uitgegaan van 70.000 vliegbewegingen in 2020, gelijkelijk verdeeld over beide luchthavens. Eerst moet er ruimte gevonden op Eindhoven, vervolgens op Lelystad. In het licht van de huidige marktontwikkelingen is het de verwachting dat Lelystad wat later dan ten tijde van het Aldersadvies werd verwacht, een deel van het vliegverkeer van Schiphol zal moeten accommoderen. Het accommoderen van vluchten op Lelystad zal mogelijk leiden tot een verhoogde druk op andere kleine velden waaronder de velden in Noord-Holland.

Het economische belang van de luchthaven is groot. De economische betekenis van Schiphol komt duidelijk tot uiting in de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde die de Schipholgerelateerde bedrijvigheid genereert. De luchthaven is goed voor ruim 120.000 Schipholgerelateerde directe en indirecte arbeidsplaatsen. Hiervan werkten in 2008 ruim 65.000 mensen op Schiphol. De Schipholgerelateerde bedrijvigheid levert bovendien een toegevoegde waarde op van in totaal € 7,8 miljard. Dit komt overeen met een aandeel van ongeveer 1,2% van de nationale economie (2006).

### **3.2 Militaire luchtvaart (met burgermedegebruik)**

De militaire luchthavens blijven onder het bevoegd gezag van defensie. Voor Maritiem Vliegveld De Kooy zal het ministerie van Defensie een Luchthavenbesluit maken. Ook het burgermedegebruik op de Kooy, hetgeen valt onder Den Helder Airport, blijft bevoegd gezag van defensie.

#### **Maritiem Vliegveld De Kooy**

Het Maritiem Vliegveld De Kooy ligt direct ten zuiden van Den Helder. Maritiem Vliegveld De Kooy is een van de drukst bevlogen militaire luchthaven van Nederland. Het is de thuisbasis voor de maritieme helikopters. De 21 Lynxhelikopters 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-

---

<sup>3</sup> De Alderstafel is opgericht in december 2006 om ontwikkelingen voor de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving in samenhang uit te werken. De Alderstafel brengt hierover advies uit aan de ministers van V&W en van VROM. Naast de provincie nemen het Rijk, Schiphol Group, KLM, Luchtverkeersleiding Nederland, Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer en Uitgeest en vertegenwoordigers van bewonersorganisaties deel.

helikopters. Deze ontwikkeling is een gevolg van de sluiting van de militaire vliegbases Soesterberg, Twente en Valkenburg.

### **Den Helder Airport**

De luchthaven Den Helder Airport maakt, als burger medegebruiker van Maritiem Vliegveld De Kooy, gebruik van een aantal faciliteiten van Defensie, waaronder de start/landingsbaan, luchtverkeersleiding en de hulpdiensten.

Door de ideale ligging ten opzichte van de primaire olie- en gasvelden in de centrale en zuidelijke delen van de Noordzee, is de luchthaven een belangrijk vertrekpunt naar offshore installaties. Vanaf Den Helder Airport worden alle offshore helikoptervluchten voor de negen offshore opererende oliemaatschappijen uitgevoerd naar de ca. 165 vaste olie- en gasinstallaties (productieplatforms) op het Nederlands Continentaal Plat. Voor de offshore olie en gas industrie worden jaarlijks ca. 130.000 passagiers van en naar Den Helder Airport vervoerd.

In de periode 2006 t/m 2008 zijn jaarlijks tussen de 21.000 en 25.000 vliegbewegingen gerealiseerd. Sinds 2008 beschikt Den Helder Airport over een vergunning voor het uitvoeren van 25.000 vliegbewegingen voor groot verkeer (alle helikopters en vleugelvliegtuigen zwaarder dan 6.000 kg) en 5.000 klein verkeer (vleugelvliegtuigen tot 6.000 kg). Circa negentig procent van alle vluchten worden uitgevoerd ten bate van de oliemaatschappijen. Den Helder Airport vervult een belangrijke schakel in het verzorgen van het onderhoud aan de offshore installaties die de winning van gas offshore mogelijk maken. Naast de offshoreactiviteiten kent Den Helder Airport ook zakelijke vluchten en dankzij de moderne faciliteiten, zowel aan air- als landside, bestaat er een mogelijkheid om naast helikopter offshorevluchten en zakenvluchten ook charters en lijndiensten (met vleugelvliegtuigen) te accommoderen.

Het aantal arbeidsplaatsen dat direct aan Den Helder Airport verbonden is, is de afgelopen 10 jaar, van 50 naar bijna 500 gegroeid. Tezamen met het Maritiem Vliegveld de Kooy is de luchthaven goed voor circa 4% van de werkgelegenheid in Den Helder. Den Helder Airport kent daarbij een sterke relatie met de regio en de zeehaven van Den Helder. De offshore industrie biedt hier meer dan ca. 2.000 regionale arbeidsplaatsen (luchthaven en zeehaven samen). Verder zijn 1350 medewerkers continu offshore werkzaam. De unieke combinatie van offshore luchthaven en zeehaven levert sterke efficiency voordelen op voor de offshore sector.

### 3.3 *Luchthavens van regionale betekenis*

#### **Vliegveld Hilversum**

Vliegveld Hilversum ligt vier kilometer ten zuidwesten van 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;
- zweefvliegvluchten;
- privé- en recreatieve vluchten.

De luchthaven beschikt over drie onverharde start- en landingsbanen. Het aantal vliegbewegingen is op dit moment circa 43.000. De huidige rijksaanwijzing biedt ruimte voor 76.000 vliegbewegingen. Daarnaast geldt een maximum van 2.000 helikopterbewegingen per jaar. Het maximum startgewicht bedraagt 6.000 kg.

Op de luchthaven Hilversum wordt voornamelijk gevlogen met éénmotorige en tweemotorige vliegtuigen, 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 privé-eigendom. Veelal is sprake van gemengd gebruik. Zo wordt een en hetzelfde toestel ingezet voor 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 maken (in beperkte mate) ook lichte helikopters en ballonnen gebruik van het veld.

Circa 60% van de vluchten op het luchtvaartterrein Hilversum bestaat uit les- en oefenvluchten. De overige 40% bestaat uit vluchten met een 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 privévliegers.

## **Vliegveld Texel**

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

- zakenluchtvaart, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart;
- lesverkeer;
- recreatieve luchtvaart.

Het vliegveld beschikt over twee onverharde start- en landingsbanen. Het aantal vliegbewegingen fluctueert ongeveer tussen de 20.000 en 30.000. In 2009 werden 28.000 vliegbewegingen gemaakt. Bij de berekening van de geluidszone is uitgegaan van 43.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen en schroefaandrijving in het jaar 2000. Het maximum startgewicht bedraagt 6.000 kg. Het vliegveldbestuur kan ontheffing geven voor vliegtuigen met een hogere gewichtsklasse. Daarnaast is bij de berekening van de geluidszone uitgegaan van 2.920 helikopterbewegingen, 20 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving.

Het aantal arbeidsplaatsen dat direct aan Vliegveld Texel verbonden is bedraagt circa 65 Fte. Vliegveld Texel maakt een integraal onderdeel uit van het toeristisch product van Texel. Piloten en vooral parachutisten die speciaal voor hun sport naar Texel komen, zijn goed voor een fors aantal hotelovernachtingen en toeristische bestedingen per jaar. Daarnaast is Texel Airport ook een trekker voor de reguliere toeristen op Texel, het vliegveld trekt jaarlijks meer dan 250.000 bezoekers.

De ontwikkeling van het luchtvaartverkeer op het luchtvaartterrein Texel zal zich met name voordoen in het aantal terreinvluchten, inclusief paravluchten, het overlandverkeer, het buitenlandse verkeer en de milieu en politievluchten. Daarnaast is Texel Airport een uitwijkhaven voor Den Helder Airport in geval van calamiteiten.

### **3.4 Recreatieve luchtvaart inclusief sportluchtvaart**

#### **Zweefvliegvluchthavens**

Naast dat er op de vliegvelden van Texel, Den Helder en Hilversum mogelijkheden tot zweefvliegen zijn, zijn er twee vluchthavens die alleen voor zweefvliegen worden gebruikt, te weten in Slootdorp en Castricum.

De zweefvliegvluchthaven in Slootdorp is gelegen aan de Ulkeweg 25 in Slootdorp. Het opslepen van de zweefvliegtuigen vindt voornamelijk plaats met een lier en beperkt met een sleepvliegtuig. De vluchthaven heeft één baan, en een afmeting van 960 x 150 meter. De vluchthaven wordt gebruikt door Zweefvliegclub Den Helder.

De zweefvliegvluchthaven in de duinen bij Castricum wordt gebruikt door de Eerste Zaanse Zweefvlieg Club. Voor het opslepen van zweefvliegtuigen wordt alleen een lier gebruikt. Er is een landingsstrook en een startstrook.

Op initiatief van de provincie Noord-Holland is er gewerkt aan een permanente oplossing voor het zweefvliegen in Noord-Holland. Besloten is om via een overeenkomst tussen de provincie, de Eerste Zaanse Zweefvliegclub (EZZC) en PWN in te zetten op een duurzame voortzetting van gebruik van het watervlak. Dit zal uiteindelijk via het beheerplan worden meegenomen en getoetst.

### **Micro Light Airplanes luchthavens**

Naast dat er op de luchthavens van Hilversum en Texel mogelijkheden voor Micro Light Airplanes (MLA's) zijn, is er een luchthaven voor MLA's in Middenmeer en in Beverwijk. De vergunning voor het terrein aan de Lutkedijk in Obdam is per 1 april 2009 verlopen. Vanwege het geringe aanbod voor MLA vliegen in Noord-Holland kijken momenteel veel MLA vliegers uit naar vliegveld Lelystad.

De MLA-luchthaven in Middenmeer wordt gebruikt door Vliegclub Wieringermeer. Het terrein heeft een (tijdelijke) gebruiksvergunning met een looptijd van 5 jaar (ingaaend 30 april 2006). Het veld maakt gebruik van één baan (400 x 30m). Het MLA-veld in Beverwijk kent een beperkt gebruik van circa 100 vluchten per jaar.

### **Ballonvaart**

Een aantal gemeenten in de provincie heeft één of meerdere opstapplaatsen aangewezen waar vandaan ballonnen kunnen opstijgen. Bedrijven die zich melden bij de gemeenten worden zoveel mogelijk gewezen op de opstapplaatsen. Veelal betreft het evenementen- of recreatieterreinen. Daarnaast vindt in een aantal gemeenten incidenteel ballonvaart op verschillende locaties plaats.

### **3.5 Helihavens**

Naast de mogelijkheid om met een helikopter te landen op Schiphol, Den Helder, Hilversum en Texel zijn er in Noord-Holland zes helihavens. Het betreft:

- een commerciële helihaven in het westelijk havengebied in Amsterdam;
- de helihaven in IJmuiden voor het loodswezen;
- helihaven met een nutsfunctie bij het VU Medisch Centrum en het Rode Kruis ziekenhuis in Beverwijk;
- helihaven co-engineering Venhuizen;
- helihaven Wieringerwerf (beschikking afgegeven, helihaven nog niet aangelegd).

Een zeer groot deel van de helikopteractiviteiten vindt plaats in opdracht van de overheid. Alle inspectievluchten, handhavingvluchten en veel meetvluchten zijn overheidsvluchten. In totaal is ongeveer de helft van de Nederlandse helikopterbewegingen gerelateerd aan een overheidstaak



of overheidsopdracht. Al die vluchten kunnen worden bestempeld als maatschappelijke vluchten omdat overheidstaken maatschappelijke taken zijn<sup>4</sup>.

Helihavens krijgen steeds meer aandacht. De bedrijven Helinet en Connexxion kondigden in september 2006 aan, in een periode van 6 jaar een netwerk te realiseren van ca. 22 helikopterhavens nabij kantoorlocaties waaronder verbindingen met de grootste luchthavens. Tot dusverre blijkt de realisatie van deze strategie problematisch vanwege de maatschappelijke weerstand. Gezien de geluidbelasting op de locatie en onder de aanvliegeroutes lijkt vestiging van dergelijke locaties voorbehouden aan of nabij regionale bedrijventerreinen die goed zijn ontsloten.

### **3.6 Overige aspecten van de regionale luchtvaart in Noord-Holland**

Over de economische effecten van de regionale luchthavens in Noord-Holland zijn weinig gegevens beschikbaar. In termen van (in)directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde wordt aangenomen dat de bijdrage beperkt is. Een belangrijke economische meerwaarde is de infrastructurele functie van een luchthaven. Regionale luchtvaartterreinen kunnen sterke vestigingsplaatsfactoren zijn voor de regio, met een toegevoegde waarde voor de economische ontwikkeling in de regio.

Hetzelfde kan worden geconcludeerd voor de economische effecten van helihavens. Ook deze zijn beperkt (in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde en reistijdwinst). Wel wordt een nieuwe modaliteit aangeboden, die het totale vervoersaanbod uitbreidt. Dit kan vervolgens bijdragen aan het (internationale) imago.

Wel dragen de verschillende vormen van (recreatieve) luchtsport bij aan de diversiteit van voorzieningen en ontplooiingsmogelijkheden voor de inwoners van de provincie. Het gebruik van de luchthavens Hilversum en Texel is met name gericht op recreatie/sport en opleiding (SEO 2008). Echter veel vormen van luchtvaart (para-, zweefvliegen, rondvluchten etc.) die als recreatief worden beschouwd zijn in feite commercieel en hebben daarmee een toegevoegde economische waarde (b.v. lesvluchten of paravluchten). Daarnaast is het vliegveld Texel een grote toeristische attractie op Texel. Dit zorgt voor 250.000 tot 300.000 toeristen die jaarlijks gratis naar dit veldje komen kijken. Ook het vliegveld Hilversum heeft recreatieve meerwaarde (in het weekend komen veel dagjesmensen).

Een ander belangrijk aspect van de kleine luchtvaart in Nederland is dat deze een belangrijke kweekvijver vormt voor het (operationeel) personeel dat werkzaam is in de grote burgerluchtvaart.

---

<sup>4</sup> Bron: Inventarisatie General Aviation Nederland, Platform Nederlandse Luchtvaart 2008

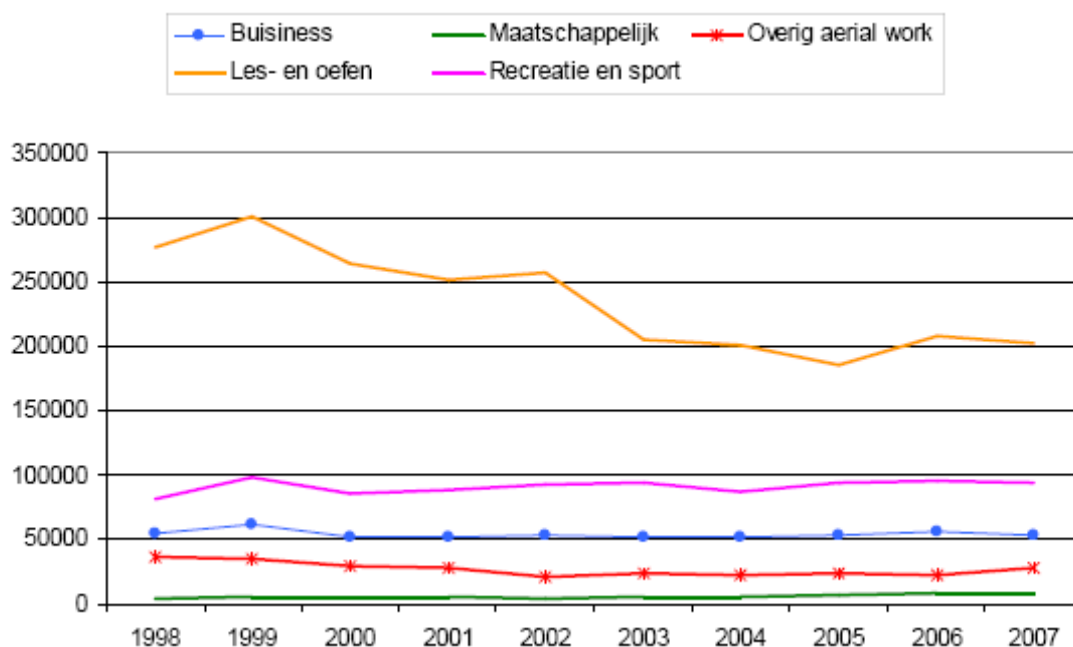
## 4 Ruimte voor regionale luchtvaart in Noord-Holland

De provincie Noord-Holland maakt ten aanzien van de ontwikkeling van de regionale luchthavens een zorgvuldige afweging tussen de verschillende maatschappelijke, economische behoeften en de leefbaarheid.

Leidend voor het luchtvaartbeleid zijn de uitgangspunten uit het coalitieprogramma 2007-20112 'Krachtig, in balans', en het daarvan afgeleide nieuwe collegeprogramma 'Kort en Krachtig' (2009-2011). Hierin is aangegeven dat het provinciaal beleid voortdurend de balans zoekt tussen de problemen, uitdagingen en kansen in Noord-Holland. Daarbij zetten we in op bouwen en ontwikkelen<sup>5</sup>, werkgelegenheid en bereikbaarheid. Tevens kiezen we voor zuinig gebruik van de ruimte en houden we nadrukkelijk rekening met de gevolgen voor de leefomgeving, milieu en klimaat. Ofwel: 'Economie en ecologie krachtig in balans'.

### 4.1 Groeiverwachtingen

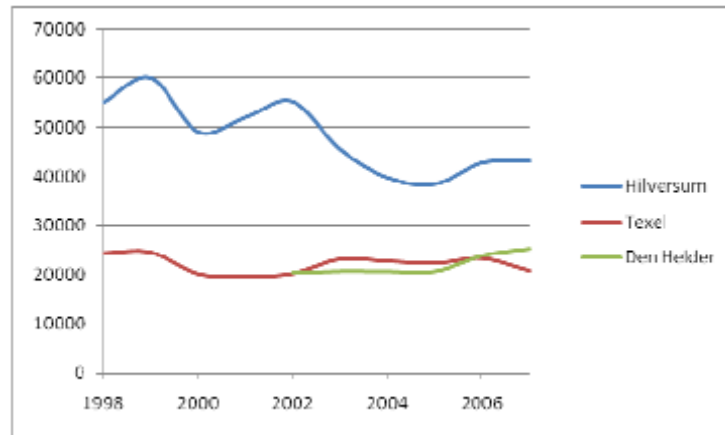
De groeiverwachtingen voor kleine luchthavens zijn gematigd op basis van de trend in Nederland van de afgelopen 10 jaar. Het aantal vluchten daalde van 500.000 per jaar in 1996 naar 400.000 in 2007. Deze trend kan per provincie verschillen als gevolg van overplaatsing van de ene luchthaven naar de andere. Ook zijn vliegbewegingen verplaatst naar het buitenland.



Figuur 2: ontwikkeling aantal vliegbewegingen kleine luchthavens (landelijk)

<sup>5</sup> In het Collegeprogramma is aangegeven dat de realisatie van het project Ter Sype bij het vliegveld Hilversum wordt voortgezet.

Uit de onderstaande figuur blijkt dat het aantal vliegbewegingen op luchthaven Hilversum de laatste jaren afneemt. Het aantal vliegbewegingen op luchthaven Texel is vrijwel constant en het aantal vliegbewegingen op Den Helder Airport neemt juist toe.



Figuur 3: ontwikkelingen aantal vliegbewegingen Hilversum, Texel en Den Helder

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

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 verkeer is vanaf februari 2009 mogelijk vanaf de luchthavens Schiphol en Den Helder. 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.

Ook is er sprake van de ontwikkeling van een grote helikopter met een straalmotor voor personenvervoer van meer dan acht personen. Deze heli's zouden op dezelfde hoogte kunnen vliegen als de gewone luchtvaart. In Nederland is dit nieuwe type nog niet operationeel.

Daarnaast is de besluitvorming over Schiphol ook van belang voor de regionale luchtvaart in Noord-Holland. Het kabinet heeft onlangs 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. Daarnaast worden, vanuit oogpunt van de vliegveiligheid en het belang van de

hubfunctie van Schiphol, door de luchtverkeersleiding Nederland beperkingen worden opgelegd aan de recreatieve luchtvaart.

#### **4.2 Algemene uitgangspunten voor de regionale luchtvaart**

In deze paragraaf worden enkele uitgangspunten geschetst die de provincie hanteert bij het opstellen van een luchthavenbesluit of -regeling. Deze uitgangspunten zijn enerzijds gebaseerd op een afweging van de behoefte, het huidige aanbod, de toekomstige ontwikkelingen van de regionale luchtvaart en anderzijds de bescherming van het milieu en de leefomgeving.

Over een aantal van de zaken die in het geding zijn bij deze afweging wordt in onderstaande algemene uitgangspunten stelling genomen. Het toetsingskader heeft alleen betrekking op het landzijdige gebruik van de luchthavens (provinciale bevoegdheid). De luchtzijdige aspecten blijven een rijksverantwoordelijkheid.

##### **Bestaande regionale luchthavens (Hilversum en Texel)**

De provincie stelt vast dat met twee regionale luchthavens voor deze categorie verkeer (Hilversum, Texel) en het burgermedegebruik van Den Helder Airport<sup>6</sup> de huidige ruimte voor klein zakelijk verkeer in Noord-Holland vooralsnog voldoende is. Dit mede gezien de over het algemeen dalende of stabiliserende tendens in het aantal vliegbewegingen over de laatste jaren (m.u.v. Den Helder Airport). Als er desondanks noodzaak is tot uitbreiding van een bestaande regionale luchthaven, zal bezien worden waar deze groei mogelijk is.

Vanaf de luchthavens Hilversum en Texel zijn er ook vluchten van recreatieve aard, waaronder sportvliegtuigen, vluchten met historische vliegtuigen, zweefvliegtuigen en vluchten voor parachutespringen. Uitgangspunt van het beleid vormt het beginsel dat de hinder, veroorzaakt door de kleine luchtvaart, niet mag toenemen boven de nu al toegestane niveaus.

##### **Nieuwe en uitbreiding<sup>7</sup> bestaande regionale luchthavens**

Daar, in Noord-Holland vooralsnog kan worden volstaan met de mogelijkheden op de bestaande luchthavens, kiest de provincie in geval van nieuwe initiatieven voor een terughoudende opstelling.

Nieuwe aanvragen dienen te voldoen aan de randvoorwaarden uit de vigerende RBML regelgeving<sup>8</sup>. Daarnaast gelden aanvullende eisen tot natuur- en stiltegebieden.

---

<sup>6</sup> Het burgermedegebruik van Den Helder Airport valt onder het bevoegd gezag van het ministerie van Defensie.

<sup>7</sup> Onder uitbreiding van bestaande (regionale) luchthavens wordt begrepen uitbreiding van het in het overgangsbesluit (opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat) toegestane aantal vluchten, maximale startgewicht en/of openingsuren.

<sup>8</sup> Deze randvoorwaarden zijn in meerdere regelingen vastgelegd, waaronder het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen.

### **Micro Light Airplanes (MLA)**

De provincie streeft naar een duurzaam oplossing voor het MLA-vliegen. Momenteel wijken veel MLA vliegers uit naar vliegveld Lelystad.

Initiatief voor uitbreiding van bestaande luchthavens dan wel een nieuw veld dient echter vanuit de sector te komen. Uitgangspunt is hierbij dat de hinder van MLA's niet toeneemt boven de huidige toegestane niveaus. De activiteiten dienen te voldoen aan de randvoorwaarden uit de vigerende RBML regelgeving. Daarnaast zijn de overige aanvullende voorwaarden (beperkingen vanuit het ruimtelijk beleid) van toepassing.

### **Zweefvliegvluchthavens**

De provincie wil de mogelijkheden zweefvliegen op de huidige locaties in stand houden en nieuwe aanvragen in het licht van hun omgeving bezien. Uit de huidige mogelijkheden voor het zweefvliegen vanaf de luchthavens van Texel, Den Helder en Hilversum en de zweefvliegvluchthavens in Slootdorp en Castricum, blijkt dat er vooralsnog voldoende aanbod is in Noord-Holland voor het zweefvliegen.

Eventuele aanvragen voor nieuwe terreinen dienen te voldoen aan de vigerende RBML regelgeving. Voor (nieuwe) luchthavens met uitsluitend ongemotoriseerde luchtporten gelden de aanvullende voorwaarden (beperkingen vanuit het ruimtelijk beleid) niet.

### **Helihavens**

Bij helihavens is het van belang om onderscheid te maken in het type helihaven. Maatschappelijke helihavens ofwel helihavens met een nutsfunctie zoals bij ziekenhuizen en het loodswezen, commerciële/privé helihavens (voor bedrijven en/of personen) en helihavens voor privégebruik. Bij helihavens met een maatschappelijke functie wordt het publiek belang nadrukkelijk meegewogen.

Ten aanzien van bestaande of al vergunde helihavens worden de grenswaarden, mits passend binnen de wettelijke kaders, zo gekozen dat de vergunde situatie mogelijk blijft.

Gezien het huidige aantal helihavens in Noord-Holland, kiest de provincie in geval van uitbreiding van commerciële/privé helihavens of nieuwe initiatieven voor een terughoudende opstelling. Het uitgangspunt is dat nieuwe initiatieven gevestigd moeten worden op (regionale) bedrijventerreinen en dienen te voldoen aan de vigerende RBML regelgeving. Hierbij wordt betrokken in hoeverre er nog (geluid)ruimte is op dergelijke terreinen voor heli-activiteiten.

## Beperkingen vanuit het ruimtelijk beleid

### *stiltegebieden*

Op een aantal plekken in de provincie is het niet wenselijk dat er verstoring optreedt door gemotoriseerd luchtverkeer, zoals in stiltegebieden. Het is verboden in een milieubeschermingsgebied categorie stilte zonder noodzaak geluid voort te brengen in zodanige mate dat de heersende natuurlijke rust in dat gebied wordt verstoord.

De provincie kiest er dan ook voor om geen nieuwe luchtvaartactiviteiten<sup>9</sup> met (hulp)motor of ballonstarts in stiltegebieden toe te staan. Alleen voor zweefvliegen (met lier) geldt deze beperking niet.

Nieuwe luchtvaartactiviteiten voor wat betreft gemotoriseerd luchtverkeer in de directe omgeving van stiltegebieden zijn toegestaan, mits blijkt uit onderzoek dat aan de vereisten uit de Provinciale Milieuverordening<sup>10</sup> wordt voldaan.

### *natuurbeschermingswet*

Geluid en visuele hinder zijn twee aspecten die een rol spelen in verstoring van fauna door het vliegverkeer. Door betreding of verharding kunnen soorten en habitats worden aangetast. De effecten van het vliegverkeer op gebieden die wettelijk zijn beschermd door de Natuurbeschermingswet moeten via een vergunningsprocedure worden getoetst aan de instandhoudingsdoelstellingen uit het (ontwerp) aanwijzingsbesluit, dan wel het Natura 2000 beheerplan waarin die nader zijn uitgewerkt. Indien in de beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet sprake is van mogelijke significante effecten op beschermde soorten of habitats, komen mitigerende en zo nodig ook compenserende maatregelen in beeld.

Voor deze toetsing geldt een externe werking, m.a.w. ook bij activiteiten in de directe nabijheid van een beschermd gebied, *kan* onderzoek naar significante effecten van de activiteit op het betreffende gebied worden verplicht.

Om verstoring van fauna zoveel mogelijk te voorkomen en ook om effecten door betreding of verharding te voorkomen, kiest de provincie ervoor om in gebieden die beschermd worden door de Natuurbeschermingswet (NB-wetgebieden) geen nieuwe luchthavens en/of tijdelijke ontheffingen voor vliegactiviteiten met (hulp)motor toe te staan. Voor zweefvliegen (met lier) en opstapplaatsen voor ballonvaart geldt deze beperking in principe ook, tenzij uit de Natura 2000

---

<sup>9</sup> Onder nieuwe luchtvaartactiviteiten wordt begrepen activiteiten die worden opgestart na 1 november 2009 waarvoor op basis van de RBML een luchthavenbesluit, -regeling of TUG nodig is.

<sup>10</sup> In de Provinciale Milieuverordening (PMV) staan in bijlage 4 A de stiltegebieden genoemd (bepaling 1) en de bijbehorende richt- en grenswaarden voor geluid (bepaling 2). Deze houden in dat op de grens van het gebied gestreefd wordt naar de richtwaarden (afwijken mag gemotiveerd). De richtwaarde is L 95 min 5 dB (A). Op de grens mogen de grenswaarden niet worden overschreden. De grenswaarde is L 95. Van de richtwaarden mag gemotiveerd worden afgeweken. Hiervoor is een ontheffing van Gedeputeerde Staten op grond van de PMV vereist.

beheerplannen of onderzoek (dan moet er per geval een beoordeling plaatsvinden in het kader van de NB-wet vergunningprocedure) blijkt dat de activiteit (al dan niet gebonden aan voorwaarden) geen significante effecten heeft op de aanwezige beschermde natuurwaarden.

Nieuwe luchtvaartactiviteiten met gemotoriseerd luchtverkeer in de directe omgeving<sup>11</sup> van NB-wetgebieden zijn niet toegestaan, tenzij blijkt uit onderzoek dat er geen significante effecten zijn van de activiteit op het betreffende gebied. Voor zweefvliegen (met lier) en opstapplaatsen voor ballonvaart geldt deze onderzoeksplicht niet. Wel moet in alle gevallen voldaan worden aan de eisen van de Flora en faunawet.

Voor bestaande activiteiten kiest de provincie ervoor om vanuit deze nota geen aanvullende eisen te stellen. De bestaande activiteiten zullen wel waarnodig vanuit de natuurwetgeving in de op te stellen Natura 2000 beheerplannen worden getoetst aan het (ontwerp)aanwijzingsbesluit. Er ligt één luchthaven (zweefvliegvluchthaven Castricum) in een NB-wetgebied. De provincie heeft besloten om via een overeenkomst tussen Eerste Zaanse Zweefvliegclub (EZZC) en PWN in te zetten op een op een duurzame voortzetting van gebruik van het watervlak. Ook dit zal via het Natura 2000 beheerplan worden meegenomen en getoetst.

#### *woongebieden*

Aanvragen voor nieuwe burgerluchtvaarterreinen in Noord-Holland dienen te voldoen aan de vigerende RBML regelgeving. Hiermee wordt een voldoende scheiding gegarandeerd van de luchtvaartactiviteiten t.o.v. woongebieden.

Er geldt een nieuwbouwverbod van woningen, niet zijnde bedrijfswoningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidcontour van 56 dB(A) Lden, behoudens in de wet genoemde uitzonderingsgevallen.

Voor het gebied tussen de contour van de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden maakt het provinciaal bestuur een integrale afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de luchthaven (i.c. het afwegingsgebied). Daarbij wordt met name gedacht aan een afweging over de wenselijkheid van woningbouw en de bouw van geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van de luchthaven. Een overweging hierbij is of het vanwege andere zwaarwegende belangen noodzakelijk is om het aantal geluidgehinderden in de omgeving van de luchthaven toe te laten nemen.

Provinciale Staten stellen dus ten aanzien van geluid en externe veiligheid in principe geen aanvullende regels en gaan evenmin uit van een groter gebied met ruimtelijke beperkingen dan

---

<sup>11</sup> Als directe omgeving wordt een straal van 2.000 meter ten opzichte van deze gebieden gehanteerd. Op basis van een onderbouwing kan voor sommige activiteiten, niet zijnde helikopters en straalvliegtuigen, een kleinere straal gehanteerd worden. De grens is gebaseerd op de uitkomsten van onderzoek door Bureau Waardenburg (2005). Voortoets en vervolgonderzoek naar de gevolgen van de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen van Den Helder Airport (Alterra, 2003 en 2004).

waartoe zij op grond van de RBML regelgeving verplicht zijn. Dit behoudens de uitkomsten van de integrale afweging in het afwegingsgebied. De provincie hanteert echter wel, vanwege de grote geluidbelasting, bij nieuwe of uitbreidingen van bestaande commerciële/privé helihavens, een aanvullende afstandseis van 500 meter<sup>12</sup> tot geluidgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, medische inrichtingen ed.). Daarnaast worden geluidgevoelige bestemmingen niet blootgesteld aan een geluidsbelasting groter dan 48 Lden, of aan piekgeluid groter dan 70 dB(A). Als de 48 Lden-contour buiten de 500 meter lijn ligt dan geldt die als de grens voor gevoelige bestemmingen. Deze aanvullende afstands/ geluidseisen gelden niet voor vluchten of helihavens met een maatschappelijke functie.

#### *Specifiek beleid voor de bestaande luchthavens Hilversum en Texel*

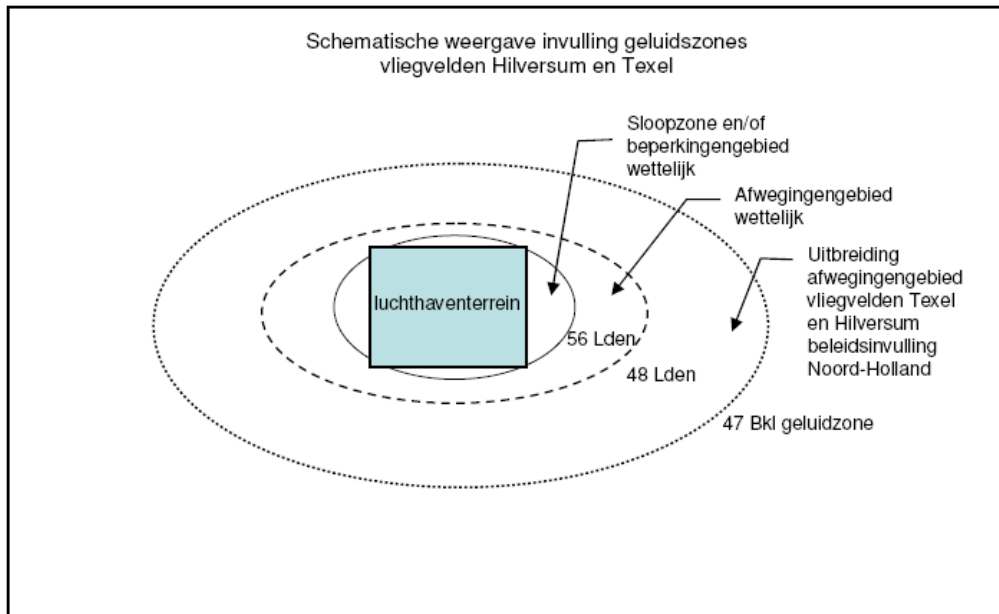
De RBML leidt ook tot een andere geluidsnormering, omdat de huidige (specifiek Nederlandse) Bkl-norm voor de kleine luchtvaart wordt vervangen door de Europees gestandaardiseerde Lden-norm. De nieuwe normsystematiek leidt bij een gelijkblijvend gebruik van de luchthaven in vergelijking tot de huidige situatie tot een veel kleinere geluidszone waarbinnen niet gebouwd mag worden. Dit komt door het verschil in normeringssystematiek. Het gevolg hiervan is dat eventuele ruimtelijke ontwikkelingswensen binnen de huidige 47 Bkl-zone van de luchthavens Hilversum en Texel die nu nog onmogelijk (of slechts zeer beperkt mogelijk) zijn, desgewenst in principe wél gerealiseerd kunnen worden als de betreffende locatie zich buiten de nieuwe 56 Lden-zone bevindt. Dit kan voor de luchthavens leiden tot een ongewenste situatie, waarbij de hoeveelheid woonbebouwing in de directe omgeving toeneemt (en daarmee ook het aantal potentieel gehinderde omwonenden).

Om dergelijke gevolgen tegen te gaan wordt het wettelijke afwegingsgebied (van 56 dB(A) Lden tot 48 dB(A) Lden) uitgebreid met het gebied tussen de contour van de 48 dB(A) Lden en de huidige 47 Bkl-zone (zie onderstaande schematisch weergave) Hiermee wordt feitelijk de situatie van voor het in werking treden van de RBML gehandhaafd. In de besluitvorming over nieuwe (gewenste) ruimtelijk ontwikkelingen (i.c. de nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen zoals het woningbouwplan Ter Sype) in het (vergrootte) afwegingsgebied wordt een integrale afweging gemaakt tussen de gewenste ontwikkeling, de gevolgen voor omwonenden (eventuele toename van het aantal gehinderden) en de ‘bestaande rechten’ van de luchthavens Hilversum en Texel (toename aantal klachten en eventuele beperkingen van de bedrijfsvoering).

---

<sup>12</sup> Om omwonenden te beschermen tegen te hoog pieklawaai hanteert de provincie een afstandseis. De 500 meter (gebaseerd op helikopterlandplaatsen) is afkomstig uit de richtafstandenlijst uit de handreiking bedrijven en milieuzonering (VNG 2009).





### *vliegveiligheid*

In gebieden rond luchthavens gelden op grond van (inter)nationale regels beperkingen aan het gebruik van gronden. Deze beperkingen zijn noodzakelijk voor het veilig gebruik van een luchthaven door het luchthavenluchtverkeer. Het gaat in de eerste plaats om hoogtebeperkingen. Deze bewerkstelligen dat in beginsel geen objecten met een bepaalde hoogte worden opgericht die de vliegveiligheid in gevaar kunnen brengen. Daarnaast gelden er diverse beperkingen die ervoor zorgen dat de vliegveiligheid anderszins niet in gevaar wordt gebracht, zoals beperkingen ten aanzien van bestemmingen die apparatuur voor radiocommunicatie, navigatie en plaatsbepaling verstoren of die vogels aantrekken. Deze beperkingen volgen uit voorschriften van de ICAO.

Voorts gelden er mogelijke beperkingen ten aanzien van het luchtruim tengevolge van (ondermeer) de Terminal Maneuvring Area voor Schiphol<sup>13</sup> en de regeling voor veilig gebruik luchthavens en andere terreinen).

<sup>13</sup> Binnen de TMA Schiphol zijn bepaalde activiteiten wel mogelijk mits de maximale hoogte de 1500 ft niet overschrijdt. Ontheffing van die hoogte beperking is nu nog soms onder voorwaarden mogelijk maar dit wordt in de toekomst steeds lastiger op grond van nieuwe regelgeving.

### **Overige aandachtspunten**

- Ten aanzien van de fysieke bereikbaarheid geldt dat bij nieuw aan te leggen terreinen er voldoende bereikbaarheid is in relatie tot de omvang van het terrein;
- In de RBML wetgeving zijn geen eisen opgenomen voor luchtkwaliteit en klimaat. Bij nieuwe ontwikkelingen zal, conform de geldende Wm regelgeving aangetoond moeten worden dat aan de luchtkwaliteitseisen wordt voldaan. De bevoegdheden van de provincie t.a.v. klimaat zijn beperkt tot het luchtvaartterrein en de gebouwen er op. Bronbeleid (emissie CO<sub>2</sub>/NO<sub>2</sub>/fijn stof en geluid van vliegtuigen<sup>14</sup>) vereist een landelijke aanpak. Daardoor wordt aanvullend provinciaal beleid niet noodzakelijk geacht.

---

<sup>14</sup> Uit de saneringstool van VROM blijkt dat de luchtkwaliteit rond de vliegveld Hilversum en Texel in de zichtjaren 2015 en 2010 naar verwachting zal voldoen aan de geldende normen. Uit onderzoek van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van luchthaven Hilversum blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse voor minder dan 0,1% wordt bepaald door emissies van het vliegverkeer (Adec's Airinfra 2006).

## 5 **Beleidskader regionale luchthavens Noord-Holland**

### **5.1 *Beleidskader regionale luchthavens***

In deze paragraaf is het beleidskader opgenomen. Hierin moeten de punten (spelregels) staan die nodig zijn voor de verlening van luchthavenbesluiten en –regelingen en ontheffingen.

De luchtvaartsector en Rijksoverheid zijn in overleg over een vrijstelling voor vliegactiviteiten ballonvaren, scherm- en zeilvliegen op permanente luchthavens. Indien dit leidt tot daadwerkelijke wijziging van de regelgeving betreffende de RBML, zal het toetsingskader c.q. de provinciale luchtvaartverordening hierop worden aangepast.

#### **Overgangsbeleid luchthavens met aanwijzing**

Het rijk zet de huidige aanwijzingen voor de luchthavens Hilversum en Texel om in overgangsbesluiten. Bij deze omzetting vindt geen wijziging plaats in de vergunde gebruiksruimte van de luchthaven. De geluidszone wordt één op één omgezet in regels en grenswaarden voor het luchthavenluchtverkeer en in regels voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van een luchthaven. Wat betreft de regels voor de ruimtelijke indeling worden de huidige Ke- en Bkl-zones (waar bepaalde regels gelden) in het overgangsbesluit aangemerkt als beperkingengebied. Het eerste luchthavenbesluit, al dan niet met een gewijzigde gebruiksruimte, moet in ieder geval uiterlijk binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van de wet worden vastgesteld.

#### **Overgangsbeleid luchthavens met BIGNAL-besluit of –ontheffing**

Voor luchthavens met een BIGNAL-besluit of -ontheffing waarvoor op grond van het Besluit burgerluchthavens vaststelling van een luchthavenbesluit niet noodzakelijk is, moet binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet een luchthavenregeling worden vastgesteld.

De mogelijkheid bestaat dat er een aantal luchthavens is die thans een BIGNAL-besluit of een ontheffing hebben op grond van artikel 14, tweede lid, onderdeel b, van de Luchtvaartwet waarvoor op grond van het Besluit burgerluchthavens in de nieuwe situatie wel een luchthavenbesluit vastgesteld moet worden. Voor deze luchthavens geldt dat de provincie binnen 2 jaar een luchthavenbesluit moet vaststellen. Tot die tijd blijft de handhaving van het besluit door het provinciaal bestuur beperkt tot de handhaving van het aantal vliegbewegingen dat in BIGNAL-besluiten of ontheffingen is opgenomen.

#### **Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van niet-luchthaventerrein (TUG)**

In IPO-verband zijn afspraken gemaakt over de grens die in het hele land gesteld moet worden ten aanzien van het tijdelijke en uitzonderlijk gebruik van een terrein, zoals dat met name regelmatig plaatsvindt door helikopter- en ballonbedrijven en eventuele andere activiteiten in de toekomst. Dit acht het IPO aan de orde bij maximaal twaalf vliegdagen per jaar.

In Noord-Holland worden voor tijdelijk- en uitzonderlijk gebruik dezelfde afstandseisen gehanteerd ten opzicht van woon-, stilte en/of natura2000 gebieden als voor de luchthavens. Buiten de bovengenoemde zone is het afgeven van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik mogelijk, indien:

- Het gebruik door luchtvaartuigen dusdanig is in te passen dat dit niet conflicteert met andere functies en bestemmingen (windmolenparken en hoogspanningsleidingen);
- Het initiatief niet leidt tot een onacceptabele situatie uit het oogpunt van veiligheid van het landzijdig gebruik van het terrein (regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen).

Voor het Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik hebben GS op 2 februari 2010 een beleidsregel vastgesteld.

### **Relatie met de Wro**

Het luchthavenbesluit en de luchthavenregeling hebben de juridische vorm van een verordening (dat wil zeggen algemeen verbindende voorschriften in tegenstelling tot een vergunning die zich richt op één vergunninghouder). De ruimtelijke doorwerking van een luchthavenbesluit in het gemeentelijke bestemmingsplan is Wet luchtvaart (art.8.8) verzekerd. Het luchthavenbesluit geldt als een voorbereidingsbesluit in de zin van artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Bij een luchthavenregeling is deze verplichting in principe niet aan de orde, maar het is zeer wenselijk dat gemeenten zo nodig het bestemmingsplan aanpassen.

De provincie acht het ongewenst dat een LHR wordt verstrekt voor locaties waarbij het bestemmingsplan<sup>15</sup> deze activiteit (inrichten luchthavens en/of stijgen en landen van luchtvaartuigen) niet toestaat. Om te voorkomen dat door verlening van een luchthavenregeling strijd ontstaat met een bestemmingsplan, kan in die gevallen de regeling worden geweigerd. Voor zover zicht bestaat op het wegnemen van strijdigheid van de LHR met een bestemmingsplan, kunnen PS de LHR toch verlenen onder de bepaling, op grond waarvan de LHR pas in werking treedt indien sprake is van een daarop aangepast vastgesteld bestemmingsplan.

---

<sup>15</sup> In dit verband wordt ook bedoeld een inpassingsplan, beheersverordening, of AMvB Ruimte

**Toetsingskader voor luchthavens van regionale betekenis (i.c. luchthavens Hilversum en Texel)**

norm	aspect	Doel	motivatie
<p>Voor de bestaande luchthavens van regionale betekenis (Hilversum en Texel) wordt het aantal vliegbewegingen (incl. helikopters) in de huidige rijksaanwijzing overgenomen in het luchthavenbesluit. De provincie kiest bij nieuwe initiatieven of uitbreiding van bestaande luchthavens van regionale betekenis een terughoudende opstelling.</p>			
<p><b>Bestaande regionale luchthavens (i.c. Hilversum en Texel)</b></p>			
RBML regelgeving	Geluid en EV	<p>Geen initiatieven waarbij binnen de 56 dB(A) Lden contour woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen of waarbij kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour komen te liggen.</p>	<p>Om te voorkomen dat veel mensen geluidhinder gaan ervaren van nieuwe initiatieven of blootgesteld worden aan risico's die groter zijn dan één op een miljoen.</p>
Afwegingsgebied 56 dB(A) Lden en de bestaande 47 Bkl contour	Geluid	<p>Integrale afweging zone 48 dB(A) Lden - 47 Bkl.</p> <p>Behouden ruimtelijke bescherming bestaande luchthavens Hilversum en Texel en het niet op voorhand onmogelijk maken van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.</p>	<p>De nieuwe normsystematiek leidt bij een gelijkblijvend gebruik van de luchthaven in vergelijking tot de huidige situatie tot een veel kleinere geluidszone waarbinnen niet gebouwd mag worden.</p> <p>Per voorkomende situatie zal een afweging worden gemaakt tussen de verschillende belangen (ruimtelijke ontwikkelingen (luchthaven, woningbouw)), de hinder aspecten (geluid, toename aantal gehinderden) en de 'bestaande rechten' van de vliegvelden Hilversum en Texel.</p> <p>Voorkomen moet worden dat dit leidt tot een ongewenste situatie, waarbij de hoeveelheid woonbebouwing in de directe omgeving toeneemt (en daarmee ook het aantal potentieel gehinderde omwonenden). Daarentegen wil de provincie gewenste ruimtelijke ontwikkelingen (zoals Ter Sype) niet op voorhand onmogelijk maken.</p>

<b>Nieuwe en uitbreiding<sup>16</sup> bestaande regionale luchthavens</b>			
RBML regelgeving	Geluid en EV	Geen initiatieven waarbij binnen de 56 dB(A) Lden contour woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen of waarbij kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour komen te liggen.	Om te voorkomen dat veel mensen geluidhinder gaan ervaren van nieuwe initiatieven of blootgesteld worden aan risico's die groter zijn dan één op een miljoen.
Afwegingengebied gelegen in het gebied tussen de contour van de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden.	Geluid	Binnen deze contour maakt het provinciaal bestuur een integrale afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de luchthaven.	De provincie wil niet op voorhand ontwikkelingen uitsluiten, maar hanteert het nee tenzij principe. Per voorkomende situatie zal een afweging worden gemaakt tussen de verschillende belangen (ruimtelijke ontwikkelingen (luchthaven, woningbouw)) en de hinder aspecten (geluid, toename aantal gehinderden).
Niet in NB-wetgebieden	Geluid piekbelasting Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder en verstoring in natuur- en/of stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in natuurgebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.
Nieuwe ontwikkelingen v.w.b. gemotoriseerd luchtverkeer in de directe omgeving <sup>17</sup> van NB-wetgebieden zijn niet toegestaan, tenzij blijkt uit onderzoek dat er geen significante effecten zijn op de beschermde natuurwaarden.	Geluid Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten nabij natuurgebieden de fauna in deze gebieden worden verstoord.

<sup>16</sup> Onder uitbreiding van bestaande regionale luchthavens wordt begrepen uitbreiding van het in het overgangsbesluit (opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat) toegestane aantal vluchten, maximale startgewicht en/of openingsuren.

<sup>17</sup> Als directe omgeving wordt een straal van 2.000 meter ten opzichte van deze gebieden gehanteerd. Op basis van een onderbouwing kan voor sommige activiteiten, niet zijnde helikopters en straalvliegtuigen, een kleinere straal gehanteerd worden.

Niet in stiltegebieden. Ten aanzien van stiltegebieden gelden de relevante bepalingen <sup>18</sup> uit de PMV.	Geluid piekbelasting	Beperken van de verstoring in stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in stiltegebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.
Gedragscode General Aviation	Geluid en veiligheidsbeleving	Voorkomen dat wordt gevlogen in directe nabijheid van woongebieden en over stilte/natuurgebieden.	Door vliegen over stilte/natuurgebieden wordt de stilte ernstig verstoord. Vliegen dicht langs bebouwd gebied leidt tot hinder door een hoge piekbelasting en beleving van onveiligheid.

---

<sup>18</sup> In de Provinciale Milieuverordening (PMV) staan in bijlage 4 A de stiltegebieden genoemd (bepaling 1) en de bijbehorende richt- en grenswaarden voor geluid (bepaling 2).

### Toetsingskader voor helihavens

norm	aspect	doel	motivatie
RBML regelgeving	Geluid en EV	Geen initiatieven waarbij binnen de 56 dB(A) Lden contour woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen of waarbij kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour komen te liggen.	Om te voorkomen dat veel mensen geluidhinder gaan ervaren van nieuwe initiatieven of blootgesteld worden aan risico's die groter zijn dan één op een miljoen.
70 dB(A) max*	Geluid piekbelasting	Beperken van incidentele verstoring door luidruchtige helikopters.	Voorkomen dat luidruchtige typen helikopters op een commerciële helihaven kunnen landen.
Afwegingengebied <sup>19</sup> gelegen in het gebied tussen de contour van de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden.	Geluid	Binnen deze contour maakt het provinciaal bestuur een integrale afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de luchthaven.	De provincie wil niet op voorhand ontwikkelingen uitsluiten, maar hanteert het nee tenzij principe. Per voorkomende situatie zal een afweging worden gemaakt tussen de verschillende belangen (ruimtelijke ontwikkelingen (luchthaven, woningbouw)) en de hinder aspecten (geluid, toename aantal gehinderden).
500 meter <sup>20</sup> en/of 48 Lden vanaf geluidgevoelige bestemmingen. Als de 48 Lden-contour buiten de 500 meter lijn ligt dan geldt die als de grens voor gevoelige bestemmingen*.	Geluid piekbelasting	Vermijden van te hoge piekbelasting op woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen/kwetsbare functies.	Voor activiteiten die hinder genereren door de emissie van geluid stelt het bevoegd gezag normen aan de geluidsdruk op woonbebouwing in de omgeving. Het luchtvaartbeleid sluit met de gestelde norm aan bij de wet Milieubeheer.
Niet in NB-wetgebieden	Geluid piekbelasting Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder en verstoring in natuur- en/of stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in natuurgebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.

\* Deze aanvullende afstands-/geluidseisen gelden niet voor vluchten of helihavens met een maatschappelijke functie.

<sup>19</sup> Dit vereiste is alleen relevant indien de 56 dB(A) Lden grens het luchthaventerrein overschrijdt.

<sup>20</sup> uitgezonderd zijn geluidgevoelige bestemmingen/kwetsbare functies behorende bij het terrein waarvoor de TUG-ontheffing wordt aangevraagd, mits toestemming van eigenaar/gebruiker.



Nieuwe ontwikkelingen v.w.b. gemotoriseerd luchtverkeer in de directe omgeving <sup>21</sup> van NB-wetgebieden zijn niet toegestaan, tenzij blijkt uit onderzoek dat er geen significante effecten zijn op de beschermde natuurwaarden.	Geluid Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten nabij natuurgebieden de fauna in deze gebieden worden verstoord.
Niet in stiltegebieden. Ten aanzien van stiltegebieden gelden de relevante bepalingen uit de PMV.	Geluid piekbelasting	Beperken van de verstoring in stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in stiltegebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.

---

<sup>21</sup> Als directe omgeving wordt een straal van 2.000 meter ten opzichte van deze gebieden gehanteerd. Op basis van een onderbouwing kan voor sommige activiteiten, niet zijnde helikopters en straalvliegtuigen, een kleinere straal gehanteerd worden.

**Toetsingskader voor aanvragen voor MLA, TMG, of overige vliegactiviteiten met (hulp)motor.**

norm	aspect	doel	motivatie
RBML regelgeving	Geluid en EV	Geen initiatieven waarbij binnen de 56 dB(A) Lden contour woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen of waarbij kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour komen te liggen.	Om te voorkomen dat veel mensen geluidhinder gaan ervaren van nieuwe initiatieven of blootgesteld worden aan risico's die groter zijn dan één op een miljoen.
Afwegingengebied <sup>22</sup> gelegen in het gebied tussen de contour van de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden.	Geluid	Binnen deze contour maakt het provinciaal bestuur een integrale afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de luchthaven.	De provincie wil niet op voorhand ontwikkelingen uitsluiten, maar hanteert het nee tenzij principe. Per voorkomende situatie zal een afweging worden gemaakt tussen de verschillende belangen (ruimtelijke ontwikkelingen (luchthaven, woningbouw)) en de hinder aspecten (geluid, toename aantal gehinderden).
Nieuwe activiteiten/ontwikkelingen niet in NB-wetgebieden	Geluid piekbelasting Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder en verstoring in natuur- en/of stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in natuurgebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.
Nieuwe activiteiten/ontwikkelingen v.w.b. gemotoriseerd luchtverkeer in de directe omgeving <sup>23</sup> van NB-wetgebieden zijn niet toegestaan, tenzij blijkt uit onderzoek dat er geen significante effecten zijn op de beschermde natuurwaarden.	Geluid Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten nabij natuurgebieden de fauna in deze gebieden worden verstoord.

<sup>22</sup> Dit vereiste is alleen relevant indien de 56 dB(A) Lden grens het luchthaventerrein overschrijdt.

<sup>23</sup> Als directe omgeving wordt een straal van 2.000 meter ten opzichte van deze gebieden gehanteerd. Op basis van een onderbouwing kan voor sommige activiteiten, niet zijnde helikopters en straalvliegtuigen, een kleinere straal gehanteerd worden.

De bestaande activiteiten worden waarnodig vanuit de natuurwetgeving in de op te stellen Natura 2000 beheerplannen getoetst aan het (ontwerp) aanwijzingsbesluit.	Geluid piekbelasting Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder en verstoring in natuur- en/of stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in natuurgebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.
Niet in stiltegebieden. Ten aanzien van stiltegebieden gelden de relevante bepalingen uit de PMV.	Geluid piekbelasting	Beperken van de verstoring in stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in stiltegebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.

**Toetsingskader voor aanvragen voor alle ongemotoriseerde luchtsporten en opstapplaatsen voor ballonvaart<sup>24</sup>**

norm	aspect	doel	motivatie
RBML regelgeving	Geluid en EV	Geen initiatieven waarbij binnen de 56 dB(A) Lden contour woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen of waarbij kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour komen te liggen.	Om te voorkomen dat veel mensen geluidhinder gaan ervaren van nieuwe initiatieven of blootgesteld worden aan risico's die groter zijn dan één op een miljoen.
Niet in NB-wetgebieden, tenzij blijkt uit onderzoek dat er geen significante effecten zijn op de beschermde natuurwaarden.	Geluid piekbelasting Visuele hinder/verstoring	Beperken van de verstoring in natuurgebieden. Bieden van een minimaal niveau van bescherming tegen geluidshinder en verstoring in natuur- en/of stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in natuurgebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.
Niet in stiltegebieden*. Ten aanzien van stiltegebieden gelden de relevante bepalingen uit de PMV.	Geluid piekbelasting	Beperken van de verstoring in stiltegebieden.	Het is niet toegestaan dat door vliegactiviteiten in stiltegebieden de rust en stilte ernstig wordt verstoord.

\* Geldt niet voor zweefvliegen met lier.

<sup>24</sup> Sector en overheid zijn in overleg over een vrijstelling voor vliegactiviteiten ballonvaren, scherm- en zeilvliegen op permanente luchthavens. Indien dit leidt tot daadwerkelijke wijziging van de regelgeving betreffende de RBML, zal het toetsingskader c.q. de provinciale luchtvaartverordening hierop worden aangepast.

## **5.2 Handhaving**

De provincie is, na invoering van de RBML, belast met het toezicht en de handhaving van luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van locaties buiten luchthavens voor het starten en landen van luchtvaartuigen. De handhaving bestaat uit:

- het controleren van de kwartaalrapportage van de luchthavenexploitanten;
- het jaarlijks verwerken van de kwartaalrapportages in een jaarrapportage voor de minister van Verkeer en Waterstaat;
- het voorstellen van te treffen maatregelen in geval van een overtreding;
- fysieke controles ter plaatse van de luchthaven.

Bij het vaststellen van een (dreigende) overtreding is er de mogelijkheid tot het treffen van een maatregel. Dit kan een van de volgende maatregelen zijn:

- toepassen van bestuursdwang (het beperken van de operatie van de luchthaven);
- een bestuurlijke boete (een geldboete);
- een last onder dwangsom (per overschrijding wordt een boete opgelegd).

Een bestuurlijke boete en dwangsom worden opgelegd aan de luchthavenexploitant. Een last onder dwangsom kan ook opgelegd worden aan de overtreder (bijvoorbeeld een luchtvaartmaatschappij).

Momenteel ligt de handhaving van alle burgerluchthavens (luchtzijdig deel) bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat (i.c. de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat).

## **5.3 Rol van de gemeenten**

De provincie zal al in een zo vroeg mogelijk stadium nauwe contacten onderhouden met de Noord-Hollandse gemeenten (zowel bij het voorbereiden van een beschikking over een luchtvaartterrein als bij gemeentelijke besluitvorming die consequenties hebben voor luchtvaartterreinen). Dit speelt met name bij:

- het verlenen/aanpassen van een luchthavenbesluit of -regeling. Met de gemeenten moet tijdig worden afgestemd hoe dit voornemen zich verhoudt met haar ruimtelijk beleid (vanwege doorwerking in de bestemmingsplannen);
- het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van niet-luchtvaartterreinen door luchtvaartuigen. Met de gemeenten moeten tijdig werkafspraken gemaakt worden over de door de burgemeesters af te geven verklaringen van geen bezwaar op grond van openbare orde en veiligheid;
- het voorbereiden van bepaalde bestemmingsplannen. Immers de aanwezigheid van een vliegveld kan beperkingen hebben voor het gebruik van de omliggende gronden.

**Bijlagen:**

1. Luchthavenbesluit en - regeling
2. Begrippenlijst
3. Geconsulteerde partijen
4. Kaart met stiltegebieden
5. Kaart met NB-wetgebieden

### **Luchthavenbesluit en Luchthavenregeling**

Een **luchthavenbesluit** bevat bepalingen omtrent het gebruik van de luchthaven en de ruimtelijke inpassing ervan. In een luchthavenbesluit staan:

- Luchthavengebied;
- Openingstijden;
- Gebruiksjaar;
- Grenswaarden voor geluid voor het luchthavenluchtverkeer (in ieder geval handhavingspunten aan beide zijden in het verlengde van de start- en landingsbaan, aangevuld met ten minste één handhavingspunt op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) Lden);
- Regels voor het luchthavenluchtverkeer;
- Beperkingengebied: diverse geluid- en externe veiligheidscontouren en gebieden met oog op vliegveiligheid waarbinnen regels voor de ruimtelijke indeling gelden;
- Ke-contouren;
- Geluidcontour 48 dB(A) Lden;
- Eventueel grenswaarden voor het luchthavenluchtverkeer voor externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit.

Zodra Gedeputeerde Staten constateren dat een in het luchthavenbesluit opgenomen grenswaarde is overschreden, nemen zij maatregelen ter handhaving van de gestelde grenswaarden.

In een **luchthavenregeling** staan regels en grenswaarden met betrekking tot:

- Luchthavengebied;
- Openingstijden;
- Gebruiksjaar;
- Eventueel grenswaarden met handhavingspunten voor het luchthavenluchtverkeer;
- Eventueel regels voor het luchthavenluchtverkeer.

Bijlage 2. Begrippenlijst

BIGNAL	AMvB "Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen". Aanvragen voor bijvoorbeeld helihavens worden binnen het kader van de Luchtvaartwet en deze AMvB door de Inspectie VenW beoordeeld
Commercieel helikopterverkeer	Verkeer tussen helihavens die worden geëxploiteerd om op commerciële basis vervoer aan te bieden
Geluidsgevoelige gebouwen	Artikel 1 Wet geluidhinder: Onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen en andere bij AMvB aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen
General Aviation.	General Aviation omvat een grote verscheidenheid aan luchtvaartproducten en -diensten. Deze producten en diensten zijn ondergebracht in de volgende functiegroepen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maatschappelijke vluchten: vluchten ten behoeve van openbare orde, veiligheid en gezondheidszorg.</li> <li>- Business Aviation: zakelijke vluchten.</li> <li>- Aerial Work (specialistische diensten): proef/testvluchten, inspectievluchten, fotovluchten, etc.</li> <li>- Opleiding en training: opleiding tot vlieger en onderhouden brevet.</li> <li>- Sportbeoefening en recreatie: zweefvluchten, valschermvluchten, privé-vluchten, rondvluchten, ballonvaren, zeilvliegen, schermvliegen etc.</li> </ul>
Helihaven	Een landingplaats op de grond, een bouwwerk, constructie of vaartuig dat permanent is ingericht en geschikt is om te worden gebruikt door helikopters om te starten en te landen
Helikopter	Alle luchtvaarttuigen voorzien van een rotor. Dit zijn alle helikopters en autogiro's
Heliterrein	Een heliterrein is een plaats die tijdelijk en uitzonderlijk gebruikt mag worden door helikopters
Lden	Beoordelingsniveau over het gemiddelde van de dag-, avond- en nachtperiode. Een Europese dosismaat voor geluid
Lmax	Het maximale geluidsniveau. Een indicatie voor geluidspieken
Luchthaven	Een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen
Luchthavenbesluit	Een luchthavenbesluit wordt vastgesteld wanneer de geluidcontouren van de vliegbeweging buiten de inrichting gevolgen kunnen hebben voor bijvoorbeeld woningen. Een luchthavenbesluit bevat bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke ordening rond het gebied van de luchthaven
Luchthavenregeling	Voor luchthavens waar het gebruik door luchthavenluchtverkeer geen ruimtelijke consequenties buiten het luchthavengebied heeft, wordt een Luchthavenregeling vastgesteld. Over het algemeen zal het gaan om luchthavens met gebruik van geringe omvang
MLA	Micro Light Airplane (waaronder de voormalige ULV's) als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008
Maatschappelijk helikopterverkeer	Traumahelikopter, Politiehelikopter, Loodswezen en overige overheidsvluchten per helikopter zoals defensieverkeer en diplomatieke vluchten
Motorzweefvliegtuig	vliegtuig dat bij uitgeschakelde motor de eigenschappen heeft van een zweefvliegtuig
Nieuwe activiteiten	Luchtvaartactiviteiten waarvoor een luchthavenbesluit of -regeling vereist is en die niet plaatsvinden op de bestaande regionale luchthavens als weergegeven in tabel 1 van de



	nota dan wel waarvoor op 1 november 2009 een Bignal besluit of ontheffing art 14 luchtvaartwet was verstrekt.
PR	Plaatsgebonden risico, een maat voor het externe veiligheidsrisico op een bepaalde locatie
Privé helikopterverkeer	Verkeer met helikopters en vanaf helihavens die eigendom zijn van privépersonen en of bedrijven, ten behoeve van hun eigen vervoer
RBML	Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
Schermvliegtuig	zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder
Schermzweeftoestel	ongemotoriseerd schermvliegtuig
TMG	motorzweefvliegtuig met een integraal gemonteerde niet intrekbare motor en een niet intrekbare propeller, dat in staat is om op eigen kracht op te stijgen en te klimmen (Touring Motor Glider)
uitbreiding van bestaande regionale luchthavens/ luchtvaartactiviteiten	Uitbreiding van de in het overgangsbesluit (opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat) toegestane aantal vluchten, maximale startgewicht en/of openingsuren. Dan wel zoals deze zijn opgenomen in de op 1 november 2009 geldende Bignal besluiten of ontheffingen art 14 luchtvaartwet.
Vrije ballon	vrije ballon: luchtvaartuig, lichter dan lucht, dat niet voorzien is van een voortstuwingsinrichting en is ingericht en bestemd om ten minste één persoon te vervoeren
Zeilvliegtuig	zweeftoestel met een starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder
Zweeftoestel	zweeftoestel: luchtvaartuig, niet zijnde TMG, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor
Zweefvliegtuig	zweeftoestel met een vaste vleugel

## Bijlage 3 Geconsulteerde Organisaties

organisatie	naam	functie
<b>Vertegenwoordigers vliegvelden</b>		
Vliegveld Hilversum	J. Guillot	Havenmeester
	M. Driessen	Voorzitter Stichting Vliegveld Hilversum
Texel Airport	E.C. de Bruijn	Directeur Airport-manager
	M. de Bruijn	Havenmeester
Den Helder Airport	C. van den Hoff	Managing Director Den Helder Airport
<b>Noord-Hollandse gemeenten</b>		
Gemeente Hilversum	K.J. Walters	Wethouder
	H. van Woerkom	Beleidsmedewerker milieu
Gemeente Schermer (zweefvliegen)	J. J. van Drunen	Wethouder
Gemeente Wieringermeer (MLA-vliegen)	P.J.F. Ruijter	Wethouder
	D. Treffers	Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
Gemeente Texel	P. Bakker	Wethouder
	C. Witte	Medewerker juridische zaken, secretaris Commissie 28
<b>Belangengroepen</b>		
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL)	F. Paymans V. Ekkelenkamp	vicevoorzitter KNVvL Operations Public Relations & Communications
vertegenwoordiger van omwonenden Loosdrecht	Sj. Seckel	Aanspreekpunt omwonenden vliegveld Hilversum (gemeente Loosdrecht)
Kamer van Koophandel Noordwest-Holland	J. Noot	Afdeling Regiostimulering
Milieufederatie Noord-Holland	R.C.M. van Arendonk J.B. Oude Elferink	Beleidsmedewerker milieu Beleidsmedewerker lokale planologie
<b>Commerciële en recreatieve gebruikers luchtvaart</b>		
ANWB MAA	D. Remie	Hoofd vliegdiens/ Flight Operations Manager
Canadian Helicopter Corporation CHC Helicopters Netherlands	P. van Saaze	Business Unit Leader Was helaas niet bereikbaar ondanks meerdere pogingen
Eerste Zaanse Zweefvliegclub (EZZC) te Castricum	E.J.P. Weel	Voorzitter EZZC
Adventure Flights MLA vliegers te Middenmeer	A. Harte M. Tefsen	Voorzitter Adventure Flights President powered aircraft division

Bijlage 4. Kaart met stiltegebieden

