

**Bijlage bij statenvoorstel inzake de Verordening
Luchthavenbesluit luchthaven Budel Noord-Brabant,
Gedeputeerde Staten 4 juni 2013**

Toelichting behorende bij de Verordening luchthavenbesluit
luchthaven Budel Noord-Brabant

Auteur

J.H.M. Wassenberg

Datum

27 mei 2013

Toelichting

1. Inleiding

Op 1 november 2009 is een wijziging van de Wet luchtvaart (Wlv) in werking getreden. Deze wijziging is bekend onder de naam Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Door deze wijziging van de Wet luchtvaart zijn er taken en bevoegdheden voor bepaalde luchtvaartactiviteiten overgedragen van het Rijk aan de provincies. De provincie moet onder andere “vergunningen” (besluiten, regelingen en ontheffingen) maken voor de kleine luchtvaart. De ontheffingen worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten. De luchthavenbesluiten en -regelingen moeten, bij verordening, door Provinciale Staten worden vastgesteld. Deze toelichting behoort tot de verordening waarbij een luchthavenbesluit voor luchthaven Budel wordt vastgesteld.

2. Wettelijk kader

Tot 1 november 2009 werden luchthavens ‘aangewezen’ op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet. In het aanwijzingsbesluit van 27 maart 1996, DGR/LD/VI/L. 96.001276, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 augustus 2003 (DGL/03.U00566) is het terrein van luchthaven Budel formeel aangewezen als terrein waar vliegverkeer mag starten en landen. Het aanwijzingsbesluit regelt de aanduiding en de grenzen van de luchthaven en geeft aan welke geluidszone van toepassing is.

Met de wijziging van de Wet luchtvaart (RBML) per 1 november 2009 is de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens van regionale betekenis -waaronder luchthaven Budel (Kempen Airport) valt- naar het provinciaal bestuur geregeld. Met de inwerkingtreding van deze wet is ook het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van toepassing geworden. Door middel van het vaststellen van een zogeheten Omzettingsregeling voor een regionale luchthaven kan het nieuwe stelsel in werking treden. Vanaf dat moment zijn de bevoegdheden overgegaan naar het provinciaal bestuur. De Omzettingsregelingen die door het Rijk zijn vastgesteld, vormen een soort overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen die voor de desbetreffende luchthavens op grond van nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld. De Omzettingsregeling voor luchthaven Budel is op 1 april 2011 in werking getreden. De Omzettingsregeling is een overgangsdokument dat geen inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het aanwijzingsbesluit bevat. Met de Omzettingsregeling is het aanwijzingsbesluit voor luchthaven Budel vervallen en is de provincie op grond van de Wet luchtvaart, per 1 oktober 2011 bevoegd gezag geworden voor deze luchthaven.

Luchthaven Budel is een luchthaven van regionale betekenis als bedoeld in artikel 8.1a, derde lid van de Wet luchtvaart waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. Op grond van artikel XIII van de wet RBML moet een luchthavenbesluit voor de luchthaven Budel in ieder geval binnen 5 jaar na de inwerkingtreding van de wet RBML, dus vóór 1 november 2014, worden vastgesteld door Provinciale Staten. Het vaststellen van een luchthavenbesluit geschiedt bij provinciale verordening. Vaststelling van dit luchthavenbesluit geschiedt ambtshalve door Provinciale Staten van Noord-Brabant.

Om bij het voldoen aan de verplichting om te komen tot een luchthavenbesluit toch enig inzicht te hebben in de uitgangspunten voor het luchthavenbesluit, is er een uitgangspuntendocument opgesteld door de provincie Noord-Brabant.

Het belangrijkste uitgangspunt is dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Budel in principe een één-op-één omzetting zal zijn van de Omzettingsregeling luchthaven Budel, welke op 1 april 2011 in werking is getreden. Er is geen sprake van een wijziging van de toen vergunde situatie en er wordt uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als in de omzettingsregeling. Wel is als gevolg van de nieuwe regelgeving het nieuwe aspect ‘externe veiligheid’ toegevoegd, is helikopterverkeer in de nieuwe situatie meegenomen in de wettelijke rekenmethode en tenslotte was er de wettelijke verplichting om ook het MLA¹-verkeer mee te nemen in de geluidbelasting.

3. Milieugebruiksruimte

De milieugebruiksruimte van de luchthaven wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit. Daarnaast worden er in het luchthavenbesluit regels opgenomen omtrent het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Het luchthavenbesluit wordt bij provinciale verordening vastgesteld door Provinciale Staten. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen gebeuren overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dit verband zijn Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag. De onderwerpen die het luchthavenbesluit moet bevatten zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Provinciale Staten hebben daarnaast de mogelijkheid aanvullende bepalingen in het besluit op te nemen.

3.1 Beleidsnota's

3.1.1 Rijk

Het landelijk beleid met betrekking tot luchtvaart is vastgelegd in de Luchtvaartnota “Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie”, van april 2009. Deze nota is primair gericht op de verdere ontwikkeling van de civiele luchtvaart in Nederland in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Het beleid is gericht op de luchthavens van internationaal en nationaal belang. In de nota is geen beleid vastgelegd gericht op regionale luchthavens.

3.1.2 Provincie

In de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant (PS 10 december 2010) wordt ook ingegaan op de milieugebruiksruimte van luchthavens. De provincie heeft niet gekozen voor een inperkendbeleid, noch voor een groeibeleid voor de bestaande luchthavens. In de beleidsnota luchtvaart heeft de provincie gekozen voor een trendvolgend beleid voor de luchtvaartontwikkelingen op de Brabantse velden. Dit houdt in dat de thans vergunde milieuruimte wordt vastgelegd in een door PS vast te stellen luchthavenbesluit. In de nota is onder andere gesteld dat de geluidzones ongewijzigd moeten blijven. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk.

¹ MLA: Micro Light Airplane

Anders dan in de aanwijzing worden de geluidzones in een luchthavenbesluit niet meer gebruikt als geluidnormering. In het Luchthavenbesluit wordt hiervoor met grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten gewerkt.

3.2 Vliegroutes, luchtruim

Vliegroutes worden niet bepaald door Provinciale Staten maar worden door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgelegd in ministeriële regelingen op basis van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. Vliegroutes worden dus niet vastgelegd in een luchthavenbesluit, maar dienen in dat kader wel als invoer voor de berekeningen ten behoeve van o.a. geluid en externe veiligheid. Wijziging van de routes kan gevolg hebben voor de ruimtelijke neerslag van de geluidbelasting en de externe veiligheidsrisico's van een luchthaven.

Provinciale Staten hebben weliswaar geen bevoegdheden ten aanzien van het gebruik van het luchtruim, zij kunnen wel voorstellen doen aan de minister over de ligging van vliegroutes in de nabijheid van luchthavens. Immers, de vliegroutes zijn van invloed op de verdeling van het geluid en daarmee op ligging van het beperkingengebied en op hinder op grotere afstand van de luchthaven. De minister zal deze voorstellen beoordelen vanuit het oogpunt van vliegveiligheid, capaciteit en indeling van het luchtruim.

De luchthaven heeft in 2011 aangegeven de vigerende aan- en uitvliegroute van het VFR²-verkeer vanwege toekomstige ontwikkelingen niet veilig genoeg te vinden. Met deze toekomstige ontwikkelingen doelt de luchthaven op de realisering van een bedrijventerrein ten zuiden van de luchthaven (Duurzaam Industrierrein Cranendonck – DIC). Doordat industriële bebouwing onder de aan- en uitvliegroute ontstaat, gelegen kort na vertrek of vlak voor nadering van de start- en landingsbaan, waardoor er geen onbebouwde vrije ruimte voor eventuele noodsituaties meer aanwezig is, zal de vliegveiligheid afnemen. Een korte wending direct na start boven bebouwd gebied is niet wenselijk. Vanwege deze toegenomen behoefte aan een grotere vliegveiligheid in de aan- en uitvliegprocedure in zuidwestelijke richting (richting zinkfabriek/Budel-Dorplein), is door de luchthaven gevraagd een ruimere preferente vliegroute voor het zgn. klein vliegverkeer op te nemen in de AIP Netherlands³ in afwijking van de in 2012 vigerende AIP van 27 maart 2009 (thans 07 februari 2013).

Op 12 september 2012 heeft er over deze problematiek een gesprek plaatsgevonden tussen de directie van Kempen Airport, de gemeente Cranendonck, de Provincie Noord-Brabant en het ministerie van I & M (w.o. Inspectie L&T). De conclusie van dit overleg was dat er een alternatief is waardoor de vliegveiligheid toeneemt en tegelijkertijd voldoende afstand tot de woonbebouwing van Budel-Dorplein wordt bewaard.

Er is voor gekozen de aan te houden nominale vliegroute voor het luchthavenbesluit de begrenzingsweg (“de Dam”) te laten volgen gelegen tussen het huidige industrierrein van de zinkfabriek Nyrstar en het woongebied van Budel-Dorplein inclusief “groene driehoek” (driehoek tussen Hoofdstraat en Fabrieksstraat). Bij dit alternatief is eveneens rekening gehouden met een veilige afstand van nominale vliegroute tot de schoorsteen van de zinkfabriek Nyrstar (is ca. twee keer de minimum afstand van 75 m).

² VFR: Visual Flight Rules

³ AIP Netherlands: Aeronautical Information Publication Netherlands

3.2 Handhavingspunten

In handhavingspunten wordt de geluidsruimte voor een luchthaven vastgelegd middels grenswaarden voor de geluidbelasting. In artikel 8 onder a van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat een luchthavenbesluit ten minste handhavingspunten bevat aan beide kope zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 m van het einde van de baan. In het luchthavenbesluit zijn dit de punten HH03 en HH21. Omdat de luchthaven Budel een parallelle start- en landingsbaan (grasbaan) heeft voor het MLA-verkeer en al het vliegverkeer van de luchthaven in de handhavingspunten dient te worden meegenomen, zijn twee nieuwe handhavingspunten in het verlengde van de koppen van deze MLA-grasbaan opgenomen. Dit zijn de handhavingspunten HH03R en HH21L.

In artikel 8 onder b van het Besluit burgerluchthavens is ook bepaald dat wanneer de L_{den} -contour van 56 dB(A) over woonbebouwing met een aaneengesloten karakter zou liggen, er aanleiding is voor mogelijk extra handhavingspunten. In het geval van luchthaven Budel ligt op of in de nabijheid van de 56 dB(A) L_{den} -contour geen aaneengesloten woonbebouwing. De verplichting in artikel 8 onder b van het Besluit burgerluchthavens om aanvullende handhavingspunten op te nemen is bij deze luchthaven dus niet van toepassing.

Op grond van de Wet luchtvaart en met name artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens heeft de provincie wel de beleidsvrijheid om ook op andere locaties handhavingspunten neer te leggen. Zoals gezegd heeft de Provincie Noord-Brabant er voor gekozen de vergunde geluidruimte vast te leggen in het luchthavenbesluit. Om dit uitgangspunt te kunnen monitoren zijn bij de woonbebouwing van Budel-Dorplein twee aanvullende extra handhavingspunten opgenomen in het luchthavenbesluit. Eén nabij/onder de vliegroute voor het grote vliegverkeer (HH1) en één nabij/onder de VFR-vliegroute voor klein verkeer (HH2).

3.3 Grenswaarden voor de geluidbelasting

Met het opnemen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten wordt de milieugebruiksruimte voor de luchthaven vastgelegd. De hoogte van een grenswaarde wordt bepaald conform de wettelijk voorschreven methode uit bijlage 1 van de Regeling burgerluchthavens. Ten behoeve van het luchthavenbesluit heeft Adecs, in opdracht van de provincie, de berekeningen uitgevoerd naar de geluidbelasting in de handhavingspunten en rekenpunten. De resultaten hiervan zijn gerapporteerd in “Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid Kempen Airport”, d.d. 10 januari 2013, kenmerk pnbt121017.rap. en de notitie “Effect correctie ligging MLA vliegroute Budel” d.d. 12 april 2013, kenmerk pnb130402.not.

De laatstgenoemde notitie is gemaakt omdat geconstateerd is dat de ligging van de MLA-vliegroute niet geheel correct in het rapport van 10 januari 2013 is ingevoerd. Op basis van de aangepaste MLA-vliegroutes is echter geconcludeerd dat er qua ligging van de geluid- en externe veiligheidscontouren er geen verschil is met de eerdere berekeningen van 10 januari 2013. Alleen in de handhavingspunten voor de MLA-start- en landingsbaan is een zeer beperkte toename van 0,2 dB(A) geconstateerd. Deze correctie is verwerkt in de handhavingspunten HH03R en HH21L.

Zoals eerder is geconstateerd, is voor de VFR aan- en uitvliegroute in de Omzettingsregeling luchthaven Budel uitgegaan van de vigerende AIP-route. Deze route is echter anders dan de gewenste route want de vliegroute conform de AIP/Omzetting ligt verder van Budel-Dorplein en dichterbij de luchthaven dan de voorgestelde route. Door Adecs Airinfra is onderzocht of de voorgestelde route in combinatie met een actualisering van de invoergegevens ten opzichte van de Omzettingsregeling luchthaven Budel (die gebruik maakte van de invoergegevens in het aanwijzingsbesluit uit 1996) voldaan kan worden aan het gestelde in de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant. Dit is het geval.

Uit het onderzoek van 10 januari 2013 is gebleken dat na actualisering/ updating van de geluidbrongegevens (geluidscategorieën) van de vliegtuigen (scenario 2), voldaan kan worden aan het gestelde uitgangspunt: handhaving vergunde situatie (scenario 1). Daarbij is het uitgangspunt het aantal vliegbewegingen van 111.900 op jaarbasis (klein- en groot luchtvaartverkeer plus helikopterbewegingen) ongewijzigd gebleven. Actueel is ca. 80.000 vliegbewegingen per jaar. De voorgenomen wijziging van de vliegroute heeft geen gevolgen voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting van de luchthaven.

De grenswaarden die in het luchthavenbesluit worden vastgelegd komen dus overeen met de vergunde geluidruimte overeenkomstig de omzettingsregeling waarbij rekening is gehouden met de wettelijke (vernieuwde) rekenmethode voor het helikopterverkeer en waarin het MLA-verkeer is opgenomen. In de handhavingpunten zijn de grenswaarden t.g.v. het helikopterverkeer (wettelijke verplichting) met 0,3-0,4 dB(A) toegenomen t.o.v. de omzettingsregeling-situatie. In de handhavingpunten zal dus niet meer, maar ook niet minder geluidbelasting worden vastgelegd dan met de omzetting is vastgelegd.

In HH2 en HH4 is de invloed van de gewijzigde vliegroute duidelijk zichtbaar. Uitgangspunt is echter dat met name in dit handhavingspunt de vergunde grenswaarde zal worden vastgelegd om te voldoen aan het provinciale beleid dat de geluidbelasting ter plaatse van Budel-Dorplein niet mag toenemen. In eerdergenoemd onderzoek is aangetoond dat dit ook kan want de waarden na actualisatie blijven overal onder de waarden overeenkomstig de omzettings-situatie.

3.4 Externe veiligheid

In het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat ook de contouren ter aanduiding van het 10^{-5} - en 10^{-6} - plaatsgebonden risico moeten worden opgenomen.

Bij de berekeningen voor de ev-contouren hebben dezelfde uitgangspunten van de verschillende scenario's gediend als bij de geluidberekeningen.

De externe veiligheidsberekeningen zijn eveneens afkomstig uit het "Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid Kempen Airport" d.d. 10 januari 2013 van Adecs Airinfra en de notitie "Effect correctie ligging MLA vliegroute Budel" d.d. 12 april 2013, kenmerk pnb130402.not.

4. Milieueffectrapportage (Mer)

In het kader van de procedures voor luchthavenbesluiten kan wellicht Mer-plicht of Mer-beoordelingsplicht aan de orde zijn. Het Besluit Mer regelt wanneer een Mer(beoordelings)-procedure moet worden doorlopen. Hierbij is met name de lengte van de baan van belang. Luchthaven Budel heeft een start- en landingsbaan van 1199 meter.

Een Mer-plicht is aan de orde indien de luchthaven beschikt over een baan met een lengte van 2100 meter of meer. Een Mer-plicht is dus niet aan de orde.

Mer-beoordelingsplicht is aan de orde indien de luchthaven beschikt over een baan met een lengte van 1000 meter of meer. Voor luchthaven Budel is dus wel Mer-beoordelingsplicht aan de orde.

Luchthaven Budel grenst direct aan het Natura2000-gebied “Weerter- en Budelerbergen & Ringselven”. Verder liggen binnen het onderzoeksgebied de Natura2000-gebieden Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en in Begië de Natura2000-gebieden Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof.

Adviesbureau Waardenburg te Culemborg heeft ten behoeve van het luchthavenbesluit Kempen Airport een Passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet uitgevoerd. Ten behoeve van het onderzoek van bureau Waardenburg heeft Adecs Airinfra de stikstofdepositie berekend op basis van de genoemde scenario's.

De conclusie van de Passende beoordeling Natuurbeschermingswet is dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor de verschillende habitattypen in de verschillende Natura2000-gebieden als gevolg van de diverse emissies (w.o. geluid, stikstofdepositie) en verstoring van en door het vliegverkeer van en naar Kempen Airport, uitgesloten zijn.

Adviesbureau Adecs Airinfra te Delft heeft naast de geluid- en externe veiligheid-berekeningen een m.e.r.-beoordeling opgesteld.

De conclusie van de m.e.r.-beoordeling is dat een volledige Milieueffectenrapportage (MER) voor de het luchthavenbesluit van luchthaven Budel geen meerwaarde zal opleveren aangezien de luchthaven qua kenmerken, plaats en samenhang met de omgeving niet wijzigt. Gedeputeerde Staten hebben op 4 februari 2013 besloten dat er geen MER hoeft te worden opgesteld.

5. Regels omtrent de ruimtelijke indeling

De berekening van de geluidgrenswaarden heeft tevens de L_{den} -contouren opgeleverd voor de waarden van 70, 56 en 48 dB(A). Met dezelfde scenario's als waarmee de grenswaarden voor de geluidbelasting zijn berekend, is ook het plaatsgebonden risico berekend.

De 10^{-5} - en 10^{-6} -plaatsgebondenrisico-contouren zijn vervolgens bepaald. De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren en de 56 dB(A) L_{den} -geluidcontour vormen gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden zoals vastgelegd in de artikelen 10, 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens.

Daarnaast legt het luchthavenbesluit ook het zogeheten veiligheidsgebied en een gebied met hoogtebeperkingen vast conform artikel 9, onder e en f van het Besluit burgerluchthavens. De ruimtelijke beperkingen voor deze gebieden zijn opgenomen in de artikelen 13 en 14 van dit besluit. Op de luchthaven is geen sprake van een vaste luchtverkeersleiding, waardoor de artikelen 15 en 16 in het Besluit burgerluchthavens niet van toepassing zijn.

Het beperkingengebied in de omzettingsregeling is overgenomen uit het aanwijzingsbesluit. Dit beperkingengebied is gebaseerd op de oude geluidsmaat belasting kleine luchtvaart (Bkl) en wordt begrensd door de contour van 47 Bkl. De gebieden die zijn gelegen binnen de 47 Bkl-geluidscontour blijven aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid, van de

Wet luchtvaart, zo is gesteld in de omzettingsregeling. Verder wordt hierin gesteld dat, in het kader van de overgangssituatie de ruimtelijke beperkingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bgg) onderscheidenlijk het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) in deze beperkingsgebieden blijven gelden.

De 47 Bkl-contour is onder de Wet luchtvaart vervangen door de 56 dB(A) L_{den} -contour. Naast de ruimtelijke beperkingen op grond van het aspect 'geluid' worden er in het luchthavenbesluit ook ruimtelijke beperkingen in het kader van de vliegveiligheid en de externe veiligheid van de luchthaven vastgesteld. De minimale omvang van het beperkingengebied wordt echter met name bepaald door de 56 dB(A) L_{den} -contour. De 56 dB(A) L_{den} -contour is echter veel kleiner dan de 47 Bkl-contour. Dat is ook bij luchthaven Budel het geval. Aangezien de invoerset hetzelfde is gebleven, wordt de geluidcontour dus alleen door de toepassing van een andere rekenmethode kleiner.

Daarnaast is de 10^{-6} -plaatsgebondenrisicocontour mede bepalend voor de omvang van het beperkingengebied.

Dit luchthavenbesluit heeft de werking van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waardoor de regels voor de ruimtelijke ordening op grond van de Wet luchtvaart reeds van kracht zijn in de betrokken bestemmingsplannen, voordat deze bestemmingsplannen zijn gepubliceerd.

6. Overige

Bepalingen omtrent rapportage en handhaving zijn in een luchthavenbesluit niet mogelijk. Reden hiervoor is dat het handhavingstelsel van de Wet luchtvaart van kracht is, dat is uitgewerkt in de Regeling burgerluchthavens. Daarin is onder meer bepaald dat de exploitant vier keer per jaar moet rapporteren en dat deze termijn bij dreigende overschrijding van de grenswaarden aangepast kan worden.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3 Baanaanduiding

De luchthaven beschikt over een verharde baan, waarvan de geografische richting, de lengte en de breedte in dit artikel zijn weergegeven. Voor deze start- en landingsbaan wordt door middel van een codenummer en codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van de luchthaven gebruik kan maken.

Omdat er ook een onverharde start- en landingsbaan op de luchthaven is gelegen, zijn ook hiervan de gegevens opgenomen.

Het baancodenummer is afkomstig van de International Civil Aviation Organization (ICAO). De ICAO-baancode geeft slechts de feitelijke omstandigheden van de baan weer en is geen norm ten aanzien van het toegestane gebruik.

Een baan met code 2B, zoals op de luchthaven Budel, wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg.

Artikel 5 Luchthavenluchtverkeer

Vanwege de vliegveiligheid is in het derde lid opgenomen dat onverharde start- en landingsbaan uitsluitend door MLA's mag worden gebruikt.

Artikel 6 Handhavingspunten

In dit artikel zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vastgelegd. Deze grenswaarden bepalen de gebruiksruijnte van de luchthaven.

Artikel 7 Openstellingstijden

De hier genoemde openstellingstijden sluiten aan bij de zichtvlieg- en instrumentvliegvoorschriften van het Luchtverkeersreglement. Les- en oefenvluchten voor instrumentvliegen mogen niet plaatsvinden buiten de daglichtperiode.

Artikel 9 Beperkingengebied

Dit artikel legt het beperkingengebied rond het luchthavengebied van luchthaven Budel vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De buitengrens van het beperkingengebied wordt bepaald door de omhullende contour van de 56 dB(A) Lden-contour en de 10⁻⁶-plaatsgebondenrisico contouren.

Artikel 10 Geluid

Dit artikel legt de wettelijk vereiste geluidcontouren vast. In het Besluit burgerluchthavens is vastgelegd dat ten behoeve van de geluidbelasting in ieder geval de geluidcontouren van 48 dB(A) L_{den}, 56 dB(A) L_{den} en 70 dB(A) L_{den} in deze Verordening luchthavenbesluit dienen te worden opgenomen.

Bij de berekeningen voor deze geluidcontouren hebben de aan- en uitvliegroutes zoals opgenomen in de AIP Netherlands⁴ als uitgangspunt gediend met dien verstande dat voor de vliegroute voor het klein vliegverkeer aan de zuidzijde de zogenoemde "Damroute" is gehanteerd. Verder zijn de geluidbrongegevens van de vliegtuigvloot en helikopters (wel aangepast aan de thans geldende regels) overeenkomstig de Omzettingsregeling. De MLA's konden in de omzetting niet worden opgenomen in de geluidbelasting. In voorliggende geluidcontouren zijn deze nu wel verwerkt. In artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens zijn de ruimtelijke beperkingen opgenomen die gelden in verband met de geluidbelasting. Deze beperkingen hebben rechtstreekse werking.

Artikel 11 Externe veiligheid

Dit artikel legt de wettelijk vereiste externe veiligheidscontouren vast. In het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat in ieder geval de contouren ter aanduiding van het 10⁻⁵- en 10⁻⁶-plaatsgebonden risico moeten worden opgenomen.

Bij de berekeningen van deze contouren hebben uiteraard dezelfde aan- en uitvliegroutes als bij de geluidberekeningen als uitgangspunt gediend. In bijlage 7 van deze Verordening luchthavenbesluit

⁴ AIP Netherlands; Aeronautical Information Publication (Netherlands)

zijn de contouren ter aanduiding van het 10⁻⁵- en 10⁻⁶- plaatsgebonden risico (externe veiligheid) opgenomen voor luchthaven Budel.

In de artikelen 10 en 11 van het Besluit burgerluchthavens zijn de ruimtelijke beperkingen opgenomen die gelden in verband met de externe veiligheid. Evenals bij geluid hebben deze beperkingen rechtstreekse werking.

Artikel 12 Vliegveiligheid

Op en rond een luchthaven zijn gebieden aanwezig waarvoor beperkingen gelden, zoals de hoogte van objecten en aard van de obstakels, met betrekking tot het oprichten daarvan. In dit artikel worden deze gebieden vastgelegd. Zo ligt in het verlengde van de start- en landingsbaan het veiligheidsgebied. Dit gebied dient zo weinig mogelijk objecten te bevatten of hoogteverschillen (sloten, steile hellingen, etc.) om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen te verminderen. In de Regeling burgerluchthavens zijn de wijze waarop de gebieden worden bepaald, de eisen die aan de in deze gebieden toegestane objecten gelden alsmede de eisen aan het terrein opgenomen.

In het eerste lid wordt dit gebied vastgelegd en in bijlage 8 is dit gebied weergegeven.

Rondom een luchthaven gelden beperkingen aan de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid. Deze hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 'Obstacle restriction and removal'. In het tweede lid worden deze gebieden vastgelegd en in bijlage 8 zijn deze aangegeven met de hoogtebeperkingen. Voor beide gebieden geldt dat deze wettelijk zijn vastgesteld en niet door Provinciale Staten kunnen worden gewijzigd.

In de artikelen 13 en 14 van het Besluit burgerluchthavens zijn aanvullende bepalingen opgenomen die gelden voor deze gebieden. Deze bepalingen hebben rechtstreekse werking.