

**Bijlage bij statenvoorstel inzake de Eerste
wijzigingsverordening Luchthavenbesluit luchthaven Budel
Noord-Brabant, Gedeputeerde Staten 07 november 2017**

Toelichting op Eerste wijzigingsverordening luchthavenbesluit
luchthaven Budel Noord-Brabant

Auteur

R.M.P. Broeren

Datum

07 november 2017

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 en luchthavenregelingen worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten. De luchthavenbesluiten moeten, bij verordening, door Provinciale Staten worden vastgesteld. Deze toelichting behoort tot de eerste wijzigingsverordening waarbij een wijziging van het luchthavenbesluit voor luchthaven Budel uit 2013 wordt vastgesteld.

2. Wettelijk kader

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. Provinciale Staten zijn op grond van artikel 8.43 van de Wet luchtvaart bevoegd gezag voor het vaststellen van een luchthavenbesluit voor de regionale luchthaven Budel. Dit betekent dat zij wettelijk verplicht zijn om bij verordening een gewijzigd luchthavenbesluit vast te stellen.

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. 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. In het luchthavenbesluit 2013 zijn voornoemde regels opgenomen.

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 door de luchthavenexploitant aangevraagde wijzigingen betreffen toevoeging van de mogelijkheid tot instrumentvliegen tijdens de daglichtperiode en aanpassing van de contouren voor geluid en externe veiligheid vanwege MLA-verkeer in de Verordening luchthavenbesluit luchthaven Budel. De aanpassing van de contouren voor geluid en externe veiligheid vanwege MLA-verkeer in de Verordening luchthavenbesluit luchthaven Budel vloeien voort uit een later geconstateerde fout in de rekenprogramma's die destijds zijn gebruikt. Deze fout wordt hier hersteld. De aanpassing van de contouren leiden niet tot een toename in de toegestane milieugebruiksruimte.

Ook de mogelijkheid tot instrumentvliegen tijdens de daglichtperiode leidt niet tot toename in de toegestane milieugebruiksruimte.

3.1 Beleidsnota

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 inperkend beleid, 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 eerder 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.

De geluidzones in een luchthavenbesluit worden sinds de wetwijziging in 2009 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.

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.

In het kader van de procedure voor vaststelling van de Verordening luchthavenbesluit luchthaven Budel Noord-Brabant in 2013 hebben Gedeputeerde Staten op 4 februari 2013 besloten dat er geen MER hoeft te worden opgesteld. De destijds beoordeelde situatie is niet gewijzigd.

5. Regels omtrent de ruimtelijke indeling

De berekening van de geluidgrenswaarden heeft tevens de Lden-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) Lden-geluidcontour vormen gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden zoals vastgelegd in de artikelen 10, 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens.

De nieuwe contouren wijken niet of nauwelijks af van de vigerende contouren.

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

A.

De wijzigingen in artikel 1 betreffen verwijzingen voor definities naar een ander besluit omdat het besluit waarnaar wordt verwezen in het vigerende luchthavenbesluit is komen te vervallen.

B.

De wijziging in artikel 7, eerste lid, onder a betreft de toevoeging om ook binnen de daglichtperiode op basis van de instrumentvliegvoorschriften de luchthaven te mogen gebruiken. Dit maakt het mogelijk om bij slecht zicht toch gebruik te kunnen maken van de luchthaven. Buiten de daglichtperiode heeft de luchthaven al de mogelijkheid om de luchthaven op basis van de instrumentvliegvoorschriften te gebruiken.

Verder is in dit artikel de verwijzing naar het vervallen 'luchtverkeersreglement' gewijzigd in een verwijzing naar het Besluit luchtverkeer 2014.

C.

In artikel 9 wordt 'bijlage 5' vervangen door: de bijlagen 5, 6 en 7. Dit betreft het beperkingengebied dat op grond van de Wet luchtvaart moet worden bepaald. De nieuwe bijlagen 5, 6 en 7 bestaan uit resp. geluidcontouren, externe veiligheidscontouren en vliegveiligheidsgebieden.

D, E en F

In de artikelen D, E en F wordt de verwijzing naar de bijlagen aangepast.

G.

In dit artikel is opgenomen dat in bijlage 3 tabel 1 wordt vervangen door een nieuwe tabel 1 met nieuwe geluidgrenswaarden in de bestaande handhavingpunten. De nieuwe geluidgrenswaarden zijn gelijk aan of lager dan de geluidgrenswaarden in de tabel van het vigerende luchthavenbesluit.