

## 2008MME173 bijlage

### Startnotitie Nota burgerluchtvaart in de provincie Utrecht

#### 1. Inleiding

Al geruime tijd bereidt de rijksoverheid het wetsvoorstel “Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens”(verder te noemen RBML) voor.

Doelen van dit wetsvoorstel zijn:

- A. decentralisatie van het bevoegd gezag over niet-militaire luchtvaartterreinen naar de provincies, om regionale afweging van lusten en lasten mogelijk te maken;
- B. nieuwe, op de Europese standaarden afgestemde regelgeving voor geluid en externe veiligheid;
- C. ontvlechten van verantwoordelijkheden tussen de (rijks)overheid en de luchtvaartsector;
- D. terugdringen administratieve lastendruk door stroomlijnen van besluitvormingsprocedures.

Het wetsvoorstel RBML is op 18 oktober 2007 met inachtneming van enkele amendementen aanvaard door de Tweede Kamer. De plenaire behandeling in de Eerste Kamer zal volgens planning plaatsvinden op 25 november 2008. Inmiddels is de bijbehorende AMvB (het Besluit burgerluchthavens) ter voldoening aan de voorhangverplichting in concept aan de Tweede Kamer voorgelegd. Naar verwachting treedt de wet RBML in het voorjaar 2009 in werking, waarmee de provincies bevoegd gezag worden over de niet-nationale en niet-militaire luchtvaartterreinen.

#### *Ad A: Decentralisatie van taken en bevoegdheden*

Uitgangspunt is dat provincies het bevoegde gezag worden voor alle burgerluchthavens in Nederland, die niet van nationale betekenis (Schiphol, Lelystad, Rotterdam e.a.) zijn. De keuze voor decentralisatie vloeit voort uit de visie van het Rijk op de bevoegdheidsverdeling tussen de diverse overheden: decentraal wat kan, centraal wat moet.

De lusten en lasten van luchthavens van regionale betekenis slaan overwegend neer in de regio. In de huidige situatie krijgen regionale beleidsdoelen niet altijd voldoende aandacht. Een integrale afweging van alle lokale en regionale belangen is noodzakelijk en deze dient dan ook plaats te vinden waar de lusten en lasten worden gevoeld: het regionale niveau.

Niet alle bevoegdheden worden gedecentraliseerd: het Rijk blijft verantwoordelijk voor luchtvaartveiligheid (inrichting van de luchthaven, certificatie van toestellen, eisen aan vliegers), beheer van het luchtruim (routes), implementatie van internationale regelgeving en het afsluiten van (bilaterale) luchtvaartverdragen.

#### *Welke bevoegdheden krijgt de provincie*

De bevoegdheden, die de provincie krijgt, betreffen de besluitvorming over de externe veiligheids- en milieuruimte (geluidhinder) waarover een luchthaven kan beschikken, de ruimtelijke implicaties daarvan en de handhaving van dergelijke besluiten. Het provinciaal bestuur kan met deze bevoegdheden bepalen of luchthavens kunnen groeien of juist niet, en waar eventueel nieuwe luchthavens kunnen worden gelokaliseerd.

Binnen Nederland is het volgens de huidige regelgeving, verboden met een luchtvaartuig op te stijgen van, of te landen op, een niet door het Rijk aangewezen luchtvaartterrein. Dit verbod geldt niet indien er door het Rijk ontheffing is verleend (structureel of incidenteel) en voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen luchtvaartterreinen. Nederland kent nu 17 burgerluchtvaartterreinen die door het Rijk zijn aangewezen ( Schiphol, Rotterdam, Hilversum, Terlet etc., in Utrecht geen enkele) .

Daarnaast zijn er in Nederland circa 120 niet aangewezen burgerluchtvaartterreinen (in de provincie Utrecht een permanent terrein, nl helilandingsplaats dhr. Visscher, Zandpad te Breukelen, en twee tijdelijk terreinen, nl. een MLA (microlight aeroplane) terrein in Loenen, en een schermvliegterrein Drift in Haarszuilens.).

In de nieuwe situatie stellen Provinciale Staten voor luchthavens met een structureel karakter een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling bij verordening vast. Een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld indien aan het gebruik van een luchthaven ruimtelijke consequenties moeten worden verbonden van het gebruik van gronden in de directe omgeving van die luchthaven (bijvoorbeeld geen nieuwbouw, isolatie of sloop). De nadere invulling van dit criterium wordt niet in de wet maar in een algemene maatregel van bestuur opgenomen, het Besluit burgerluchthavens. In dit besluit wordt bepaald dat altijd een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld indien de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  of de 56 Lden-geluidcontour die de 35 Ke geluidcontour vervangt, is gelegen buiten het luchthaventerrein. In andere gevallen kan worden volstaan met een luchthavenregeling. Daarnaast kunnen Gedeputeerde Staten voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van bepaalde percelen als luchtvaartterrein, ontheffingen verlenen. Naast helikopterlandingsplaatsen, gaat het om zweefvliegterreinen, MLA terreinen, ballonnenopstapplaatsen etc. Kortom alles wat bemand de lucht in kan gaan.

De provinciale besluitvorming over de genoemde instrumenten moet worden gebaseerd op een ruimtelijk toetsingskader: het omgevingsbeleid luchtvaartterreinen. Deze startnotitie richt zich op de manier waarop, en de uitgangspunten waarmee dit in Utrecht tot stand gaat komen.

#### *Ad B: Invoering van normering voor externe veiligheid en nieuwe normering voor de geluidbelasting*

Voor externe veiligheid rond regionale en kleine luchthavens gelden nu geen normen of regels. Het wetsvoorstel voorziet hierin wel in de vorm van plaatsgebonden risicocontouren. De geluidbelasting van vliegverkeer bij regionale en kleine luchthavens wordt momenteel uitgedrukt in twee maten: de Ke voor grote luchtvaart en de Bkl voor kleine luchtvaart. Naar aanleiding van de EU-richtlijn omgevingslawaaï worden de huidige maten vervangen door één maat, de Lden. Op deze wijze wordt in Nederland de geluidsbelasting van al het vliegverkeer op burgerluchthavens in één geluidsmaat weergegeven. Deze maat wordt ook gebruikt voor geluidbelasting bij wegen en spoorwegen.

#### *Ad C: Ontvlechting van rollen en verantwoordelijkheden tussen overheid en sector.*

Het feitelijk gebruik van een luchthaven is vooral een zaak van de exploitant, de gebruikers en - indien aanwezig- de luchtverkeersdienstverlening. De gedragingen van deze partijen bepalen veelal of wordt voldaan aan de grenswaarden die in een luchthavenbesluit zijn opgenomen. De huidige regelgeving is onduidelijk over de verdeling van verantwoordelijkheden tussen de partijen uit de luchtvaartsector en overheid. Met dit wetsvoorstel worden de rollen duidelijker gescheiden, uitgaande van de eigen verantwoordelijkheid van de luchtvaartsector. De overheid stelt als wetgever en bevoegd gezag randvoorwaarden en de exploitant kan de luchthaven naar eigen inzicht exploiteren. Zo komt er een einde aan de huidige situatie, waarbij de overheid voorafgaand aan het gebruiksjaar het gebruiksplan van een exploitant en de tarieven goedkeurt. Ook biedt het wetsvoorstel, bijvoorbeeld via tariefsdifferentiatie, meer handvatten voor de exploitant om het verkeer te reguleren. Verder is het aan de exploitant om in overleg met zijn omgeving tot een goed gebruik van de luchthaven komen.

#### *Ad D: Stroomlijning van besluitvormingsprocedures*

In de huidige systematiek van de Luchtvaartwet worden aanwijzingsbesluiten gemaakt die gebaseerd moeten zijn op een geldige planologische kernbeslissing (PKB). Voor de meeste burgerluchthavens is dit het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. De praktijk laat zien dat om verschillende redenen

met deze procedures veel tijd is gemoeid, alvorens er een onherroepelijk besluit ligt. In de procedure van de PKB en de aanwijzingen zitten veel dubbelingen (milieueffectrapport, advies Commissie m.e.r. en inspraak) terwijl er inhoudelijk niet veel verschillen zijn. Met de nieuwe wetgeving vervalt de PKB verplichting. De besluiten voor een luchthaven worden dan direct door Provinciale Staten op basis van de wet en het Besluit burgerluchthavens vastgesteld. Een luchthavenbesluit en een luchthavenregeling bevatten voornamelijk algemeen verbindende voorschriften. Tegen algemeen verbindende voorschriften stelt de Algemene wet bestuursrecht géén beroep op de bestuursrechter open. Omdat het onwenselijk is de rechtsbescherming te verdelen over meerdere rechters is, in lijn met de Schipholwet, de keuze gemaakt beroep op de bestuursrechter uit te sluiten

## **2. Luchtvaartgebruik in de provincie Utrecht**

Er zijn vele vormen van luchtvaart, die in Utrecht echter niet allemaal voorkomen. Ter informatie is in bijlage 1 een overzicht opgenomen.

In de provincie Utrecht is momenteel één permanent aangewezen helikopterterrein aangewezen (dhr. Visser in Breukelen). Daarnaast zijn er enkele locaties aangewezen voor tijdelijk gebruik (MLA terrein in Loenen, MLA terrein Zuid Linschoterzandweg, gemeente Oudewater en Schermvliegen Drift te Haarszuilens.<sup>1</sup> Op diverse plaatsen in de provincie is sprake van “tijdelijk en uitzonderlijk gebruik”. Meestal gaat het om incidenteel gebruik voor helikopterlandingen (in 2006 in totaal 97 meldingen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) op tientallen verschillende locaties. Ook is er nog een onbekend aantal locaties waar vandaan luchtballonnen zijn opgestegen (houdt IVW geen meldingen van bij). Uit een inventarisatie bij de Utrechtse gemeenten blijkt, dat vrijwel elke gemeente jaarlijks met een of meerdere ballonstarts te maken heeft.

Niet in de provincie gelegen, maar wel van invloed op het aangrenzende Utrechts grondgebied in de gemeente De Bilt is het vliegveld Hilversum. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor dit vliegveld, maar wijzigingen in het gebruik van het vliegveld (wijzigingen banenstelsel bijv.) zijn, als hier ruimtelijke beperkingen uit voortvloeien, alleen mogelijk in overeenstemming met de provincie Utrecht.

### *Vliegbasis Soesterberg.*

Deze militaire vliegbasis kent een burgermedegebruik in de vorm van zweefvliegen. Het ministerie van Defensie zal op korte termijn de vliegactiviteiten op Soesterberg gaan beëindigen. Naar verwachting zal dan de aanwijzing worden ingetrokken. Hiermee vervalt dan de status van het luchtvaartterrein voor Soesterberg.

## **3. Beleidskader Regionale luchtvaart**

Voor het afgeven van de toekomstige luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen is een ruimtelijk toetsingskader nodig: het omgevingsbeleid luchtvaartterreinen. Evenals bij andere vormen van omgevingsbeleid moet hierbij een balans worden gezocht tussen enerzijds de “lusten” (het benutten van economische, recreatieve en mobiliteitskansen) en anderzijds de “lasten” (ruimtebeslag, verkeers aantrekkende werking en hinder voor mens en dier). Hierbij moet duidelijk worden gemaakt aan zowel gebruikers van luchtvaartterreinen als aan andere betrokkenen welke eigen sturingsruimte de provincie heeft en hanteert.

### *Vigerend ruimtelijk beleid*

In het vigerend ruimtelijk beleid van de provincie wordt uitsluitend stilgestaan bij het opheffen van de geluid- en veiligheidszones rond Soesterberg in verband met de ontwikkelingen van het project Hart van de Heuvelrug. Voor wat betreft het vliegveld Hilversum wordt aangegeven dat verschuiving van de geluidzone in zuidelijke richting niet wenselijk is in verband met de overlast voor het stiltegebied

---

<sup>1</sup> Gebaseerd op informatie van Inspectie Verkeer en Waterstaat

Westbroek en omgeving en het Noorderpark. Over de vestiging van nieuwe burgerluchtvaartterreinen, als helihavens, ballonstartplaatsen, zweefvliegterreinen etc. wordt niet gerept.

#### *Doel van het op te stellen beleidskader Regionale Luchtvaart*

- het inpassen in het ruimtelijk beleid;
- het naar de omgeving duiden van wat de provincie wil met luchtvaart in haar Provincie Utrecht;
- het scheppen van helderheid met het oog op verwachtingen bij exploitanten en gebruikers;
- toetsingskader voor de door de provincie Utrecht te nemen besluiten binnen haar nieuwe taak als beoogd bevoegd gezag op het gebied van luchthavens.

Als nadere uitwerking van de bovenbeschreven doel zullen in de nog op te stellen Luchthavennota de volgende onderwerpen aan bod komen.

#### a. Situatie zweefvliegterrein Soesterberg

In verband met de sluiting van de vliegbasis Soesterberg en de daarmee gepaard zijnde intrekking van de aanwijzing als militaire vliegbasis (incl. burgermedegebruik) heeft de Amsterdamse Club voor Zweefvliegen (ACvZ) bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat een aanvraag om ontheffing ingediend op basis van de oude Luchtvaartwetgeving. Conform het overgangsrecht wordt deze aanvraag afgehandeld door de minister van Verkeer en Waterstaat. Provinciale Staten moeten wel binnen een jaar na het van kracht worden van de nieuwe wetgeving een luchthavenregeling voor dit zweefvliegveld vaststellen. Het ligt in de rede dat bij de aanvraag voor de korte termijn het huidige gebruik van het terrein en de huidige locatie uitgangspunt is, waarbij ook het aantal sleepstarts op het zweefvliegveld niet mag toenemen. De zweefvliegclub heeft een gebruiksplan opgesteld waarin het huidige gebruik is vastgelegd.

In de op te stellen Luchtvaartnota zal in samenhang met het ruimtelijk plan voor Hart van de Heuvelrug uitspraak worden gedaan over de mogelijkheid van een permanente inpassing van het zweefvliegfunctie en eventuele andere vliegfuncties. Indien inpassing in beeld is, zal ook worden aangegeven onder welke voorwaarden dit dan plaats kan vinden.

#### b. Burgerluchtvaartterreinen voor gemotoriseerde luchtvaart (o.a. helihavens).

De bestaande helihaven in Breukelen (Zandpad, hr Visscher) is door de initiatiefnemers bedoeld en ingericht voor eigen gebruik. Deze 'bestaande rechten' zullen bij het omzetten naar een luchtvaartregeling op grond van de nieuwe wetgeving meegewogen moeten worden.

Daarnaast blijkt er binnen de provincie Utrecht vraag te zijn naar één of meerdere collectief te gebruiken helikopterterreinen. Het helikopterbedrijf Helinet en Ebag Trucks service hebben belangstelling getoond voor een helihaven in de provincie Utrecht. De vraag is of er in de provincie Utrecht ruimte is voor dit soort initiatieven om te komen tot een netwerk van helikopter-lijndiensten. Uitgangspunt bij het provinciaal beleid (coalitieakkoord 2007-2011) is de keuze voor kwaliteit en duurzaamheid. Onder "duurzaam" wordt verstaan: een positieve bijdrage leveren aan minimaal twee (maar liefst alle drie) van de pijlers *people*, *planet* en *profit*, en geen of minimale afwenteling van negatieve gevolgen op toekomstige generaties en plekken elders op de wereld. Dit is zo belangrijk dat het als beslissingskader wordt gebruikt voor het handelen van de provincie Utrecht in de komende periode. Daarnaast wil de provincie Utrecht de kwaliteit van de leefbaarheid behouden en waar nodig verbeteren. Anderzijds werkt de provincie ook aan een concurrerende, innovatieve en gezonde economie en een concurrerend vestigingsklimaat vereist een goede bereikbaarheid. De verwachtingen van positieve economische effecten van collectief te gebruiken helikopterterreinen zijn echter niet hoog. Deze ontwikkeling wordt in dit kader dan ook niet actief door de provincie gestimuleerd.

#### *Toetsingscriteria*

Voor de vestiging van een nieuw luchthaventerreinen voor gemotoriseerd luchtverkeer worden een aantal criteria verder uitgewerkt: In ieder geval komen aan de orde:

- Betreft het een gemotoriseerde luchtsport?
- Treedt er ongewenste verstoring voor de omgeving op door gemotoriseerd luchtverkeer. Ligt de beoogde locatie in de omgeving van stiltegebieden, de gebieden aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur, de Natura 2000 gebieden, Flora en Faunawetgebieden of overige waardevolle natuurgebieden? Zijn er woningen in de directe omgeving?
- Welke mogelijkheden biedt het bestemmingsplan?

Naast helihavens met een commerciële of private functie kan er behoefte bestaan aan helihavens met een maatschappelijke functie. Het gaat dan om helihavens bij ziekenhuizen, standplaats voor trauma helikopter of politiehelikopter e.a. Hierbij is evident dat het publieke belang van deze havens een rol speelt bij de beoordeling van verzoeken.<sup>2</sup>

c. Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein dat geen luchthaven is.

Zodra terreingebruik een in zekere mate structureel karakter heeft, dient de provincie hiervoor een luchthavenregeling op te stellen. In IPO verband is afgesproken dat dit aan de orde is indien er sprake is van tenminste 12 vliegdagen. Indien de frequentie van het terreingebruik onder deze grens ligt, geven Gedeputeerde Staten hiervoor al dan niet een eenmalige ontheffing af. Hiervoor is geen overgangsrecht geregeld. Ook hierbij is duurzaamheid en kwaliteit het uitgangspunt. Aanvragen om een ontheffingen worden verwacht ten behoeve van het landen en opstijgen van helikopters zoals rondvluchten, droppings, ballonvaarten, gebruik van MLA's. Bij de beoordeling van ontheffingsverzoeken zal o.a. de locatie, de hinder voor de omgeving en het standpunt van de gemeente een rol spelen.

d. Niet gemotoriseerde luchtvaart, zoals ballonopstapplaatsen, zweeftoestellen, zeppelins.

Deze vormen van luchtvaart zorgen niet of in zeer beperkte mate voor overlast. Het gaat hier in de meeste gevallen meer om het recreatieve element van de gebruiker. In de Nota Burgerluchtvaart provincie Utrecht zullen eveneens criteria worden benoemd waaraan deze vorm van luchtsport wordt getoetst.

#### **4. Relatie met andere afdelingen**

Bij de voorbereiding van het beleid zijn de volgende afdelingen betrokken:

Afdeling Ruimte: vanwege de relatie met het ruimtelijk beleid

Afdeling Groen, vanwege de relatie met EHS en luchtvaart

Afdeling ECV, vanwege de relatie met recreatie en de economische effecten van de kleine luchtvaart

Afdeling Mobiliteit vanwege mobiliteitseffecten

Afdeling Vergunningen in verband met de uitvoeringsaspecten van het beleidskader,

ontheffingverlening, opstellen Verordeningen

Afdeling Handhaving, vanwege de handhaving van de regelingen en ontheffingen

Afdeling Communicatie, vanwege opstellen communicatieplan

#### **5. Activiteiten en tijdsplanning**

##### *Besluitvormingsprocedure en tijdspad*

Vooralsnog denken we aan de volgende procedurestappen, te beginnen in het laatste kwartaal van 2008:

---

<sup>2</sup> Op grond van art. 7 van het ontwerp Besluit burgerluchthavens kan bij een ministeriele regeling worden bepaald dat bepaalde vluchten van algemeen maatschappelijk belang moeten kunnen plaatsvinden op aangewezen luchthavens.

- a. oriënterende bespreking van deze startnotitie in de portefeuilleberaden Ruimtelijke Ordening, Natuur, Milieu en Duurzaamheid en Mobiliteit en Economie (oktober 2008);
- b. oriënterende bespreking van startnotitie in de commissies RGW en MME 15 december 2008
- c. opstellen ontwerp Nota 1 april 2009 in GS
- d. raadplegen externe partijen april 2009
- e. bespreken ontwerp-Nota in commissie MME en RGW juni 2009
- f. uiteindelijke vaststelling in PS (derde kwartaal 2009).

Essentieel hierin is een goed traject van externe communicatie naar met name de luchtvaartsector en de gemeenten; zie hiervoor hoofdstuk 7.

### *Organisatie en tijdsbeslag*

Wij denken toe te kunnen met een klein kernteam, bestaande uit:

- Frank Bles (opdrachtgever/ingeschat tijdsbeslag 20 uur);
- Susan Kreuger (projecttrekker, coördinatie, inhoudelijke inbreng, procedurebewaking/ingeschat tijdsbeslag 200 uur);
- Rudolf Buis tbv input vanuit de afdeling Ruimte (50 uur)

In verband met de uitvoering van het beleid zullen de afdelingen AVV en AHH worden betrokken bij het opstellen van het beleidskader. Ingeschatte tijdsbestek is 30 uur voor iedere afdeling. Over de benodigde specialistische bijdragen elders uit het provinciaal apparaat zullen ad hoc-afspraken worden gemaakt; er komt dus verder geen vaste projectgroep anders dan de genoemde drie personen. Hiervoor is op voorhand nog geen capaciteitsbeslag in te schatten, al valt wel te verwachten dat de totale hoeveelheid tijd die hiermee gemoeid is beperkt zal kunnen blijven.

Wel is het handig om het geheel met de afdelingen Mob, Groen, en ECV in een sessie door te spreken. Voor elk van deze afdelingen wordt een globaal tijdsbeslag van 20 uur ingeschat. Daarnaast is een specifieke rol voor de afdeling COM aan de orde (met een ingeschat tijdsbeslag van 40 uur) zodra het traject van externe communicatie aan de orde is.

Bij het opstellen van het beleidskader zal het tijdsbeslag voor de uitvoering aan de orde komen.

## **6. Financiën**

Voor de uitvoering van de decentralisatie operatie is door het rijk een jaarlijkse vergoeding vastgesteld van € 1,4 miljoen voor alle provincies samen. Over de hoogte van dit bedrag is nog discussie, omdat de uitgangspunten voor de vaststelling van dit bedrag niet meer overeenkomen met de uitgangspunten voor de taken in de door de Tweede Kamer vastgestelde RBML. Op grond van een in het IPO afgesproken verdeelsleutel zal Utrecht in ieder geval structureel ca € 70.000,- per jaar ontvangen voor de uitvoering van de nieuwe taken. De eerste twee jaar wordt het bedrag met 10% vermeerderd voor de implementatiekosten. Uit deze middelen dienen de beleidstaken, het opstellen van verordeningen, het uitvoeren van de handhaving en het omgevingsoverleg te worden gefinancierd. Deze aspecten zullen in de Nota in kaart worden gebracht.

Op voorhand schatten we in dat het benodigde budget voor het opstellen van de luchtvaartnota beperkt kan blijven tot wat kosten voor externe communicatie.

## **7. Externe communicatie**

De volgende partijen en invalshoeken lijken van belang;

- de besturen van het zweefvliegeterreinen Soesterberg; luchtvaartorganisaties die gebruik maken van de kleinere luchtvaarterreinen, zoals de Dutch Helicopter Association en de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Luchtvaart);

- de Commissie voor Overleg en Voorlichting Milieu voor Soesterberg die op grond van de huidige Luchtvaartwet verplicht is voor de vliegbasis Soesterberg ivm het toekomstig gebruik van de basis als zweefvliegveld;
- de bestaande overlegverbanden met gemeenten en regio's (met als aandachtspunten o.a. het checken van het nu bestaande totaaloverzicht van alle huidige luchtvaartactiviteiten, alsmede het afspreken van een eenvoudige, snelle procedure voor de gemeentelijke "verklaring van geen bezwaar op grond van openbare orde en veiligheid" bij aanvragen van incidenteel luchtvaartgebruik);
- wellicht nog specifieke aandacht voor de gemeenten waar de provincie eventueel kansen ziet voor een nieuw te realiseren helikopterterrein;
- milieubeweging, natuurbeschermingsorganisaties en Kamer van Koophandel

Aan al deze actoren zullen beleidsvoorstellen worden toegestuurd. Daarbij worden zij uitgenodigd voor een gesprek hierover met de provincie, en worden ze bovendien in de gelegenheid gesteld om er schriftelijk op te reageren. Ook zal worden gezorgd voor een goede vorm van afstemming c.q. kennisdelen met de andere provincies, in de IPO-werkgroep RBML (die te zijner tijd zal worden voortgezet in een interprovinciaal "Vakberaad Luchtvaart", vallend onder BOAG Mobiliteit).

Bij het nader uitwerken van het traject van externe communicatie zal in overleg met de afdeling Communicatie een communicatieplan worden opgesteld.

### **8. Overgangsrecht en risico's**

Behandeling in de Eerste Kamer kan nog tot vertraging van de inwerkingtreding leiden in verband met de eis van de Eerste Kamer om inzicht in de nationale Luchthavennota. Hiervan zijn de contouren al wel duidelijk, maar deze is nog niet rijp voor behandeling in de Tweede Kamer.

Een ander zeer gering risico is dat de wet na de behandeling in de Eerste Kamer alsnog in zijn geheel per 1 januari 2009 in werking treedt. Dit risico is klein, daar de Eerste Kamer onlangs ook om een voorhangprocedure van de AmvB Burgerluchthavens in de Eerste Kamer heeft gevraagd (termijnen lopen dan over de jaarwisseling heen).

## Bijlage 1: overzicht van vormen van luchtvaart in Utrecht

### *Beroepsvliegers*

Naast de vliegbasis Soesterberg (sluiting per 1 januari 2009) is er in de provincie Utrecht invloed van het vliegveld Hilversum, gelegen in de provincie Noord-Holland. Dit vliegveld heeft een positieve, zij het bescheiden impact op de regionale economie in het Gooi en omgeving. Tegenover deze ‘lusten’ staan de ‘lasten’: de opgave om vermijdbare (geluid)hinder voor de omwonenden van Hilversum binnen de perken te houden. Hierin stelt de provincie Utrecht zich actief op, door deelname aan de wettelijk verplichte milieuc commissie (Commissie-28 Luchtvaartwet) voor Hilversum.

### *Zakelijk personenvervoer*

Een nieuwe ontwikkeling in de luchtvaartmarkt, waarvan diverse luchthavenexploitanten een graantje proberen mee te pikken, is het individuele personenvervoer van bijvoorbeeld zakenlieden met high-tech kleine straaltoestellen, oftewel ‘very light jets’. Mensen waarvoor “tijd geld is” kunnen hiervan veel baat hebben, gezien de veel kortere in- en uitcheektijden en de lagere bijkomende kosten vergeleken met de grote luchthavens. Voor het gebruik van deze lichte straaltoestellen is wel een verharde startbaan van voldoende lengte nodig. Een andere optie is de groeiende vraag naar vervoer per helikopter, iets waarvoor ook in Utrecht steeds meer vraag naar is (EBAG Trucks, Helinet).

### *(Vakantie)reizigers*

Grootschalig personenvervoer door de lucht vindt in Utrecht zelf niet plaats, en hiertoe zijn ook geen ambities. Inwoners van deze provincie die hiervan gebruik willen maken kunnen behalve op Schiphol terecht op diverse regionale luchthavens die redelijk bereikbaar zijn zoals Rotterdam, Eindhoven en Niederrhein (kort over de Duitse grens zuid-oostelijk van Nijmegen). In de toekomst kan hiertoe wellicht ook gebruik worden gemaakt van uitbreidende burgerluchthavens als Lelystad.

### *Actieve recreanten*

Niet alleen de gemotoriseerde recreatieve luchtvaart op Hilversum kent jaarlijks vele (honderden) beoefenaren, onder meer ook voor gespecialiseerde luchtsporten zoals parachutespringen. Daarnaast zijn er evenzoveel zweefvliegers die behalve van Hilversum gebruik maken van de vliegbasis Soesterberg. Ook wordt er met diverse soorten lichte, al dan niet gemotoriseerde toestelletjes gevlogen op enkele incidenteel gebruikte terreinen (MLA vliegen Loenersloot en schermvliegen in Haarszuilen bijv.) waarvoor veelal een agrarische bestemming geldt en voor het gebruik waarvan de Inspectie Verkeer en Waterstaat ontheffing heeft verleend en de burgemeester een verklaring van geen bezwaar heeft gegeven op grond van de aspecten openbare orde en veiligheid.

### *Passieve recreanten*

De vliegbasis Soesterberg, en vliegveld Hilversum vervult (als grootste gratis attractie in de wijde omtrek) een zekere functie voor recreanten en toeristen. Vele fietsers, wandelaars en andere passanten komen hier bij goed weer een kijkje nemen op het terras en genieten van de uiteenlopende activiteiten die gaande zijn op deze vliegvelden.

### *Militair gebruik/Soesterberg*

De vliegactiviteiten op het militaire luchtvaartterrein Soesterberg zullen op korte termijn beëindigd worden. Naar verwachting zal de aanwijzing dan worden ingetrokken, waarmee de status van de vliegbasis vervalst. Aandachtspunt hierbij is dat de Amsterdamse Club voor zweefvliegen (AcvZ) gebruik maakt van de vliegbasis en dit gebruik in de toekomst wil continueren. Op het moment dat de aanwijzing voor Soesterberg is ingetrokken, zal een nieuw besluit moeten worden genomen op basis van de oude regeling, waarbij de minister van verkeer en Waterstaat bevoegd zijn, of op basis van de nieuwe regeling. In dat laatste geval is de provincie bevoegd.