

Evaluatie Luchtvaartnota provincie Utrecht.

1. Waarom deze evaluatie

Vanaf 1 november 2009 zijn de provincies het bevoegd gezag geworden voor alle burgerluchthavens in Nederland, die niet van nationale betekenis zijn (Schiphol, Lelystad, Rotterdam e.a.). De voornaamste doelstellingen van het onderliggende wetsvoorstel waren:

1. Een decentralisatie van het bevoegd gezag over niet-militaire luchtvaartterreinen naar de provincies, om een regionale afweging van lusten en lasten mogelijk te maken.
2. Invoering van nieuwe op de Europese standaarden afgestemde regelgeving voor geluid en externe veiligheid.
3. Terugdringen van administratieve lastendruk door stroomlijnen van besluitvormingsprocedures.

In verband met deze nieuwe bevoegdheid van de provincie Utrecht hebben Provinciale Staten van Utrecht op 26 oktober 2009 de ‘Luchtvaartnota, het beleidskader voor het aanwijzen van locaties voor luchtvaartterreinen en ballonopstapplaatsen in de provincie Utrecht’ vastgesteld. Hierin is opgenomen dat twee jaar na de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart de Utrechtse beleidsnota zal worden geëvalueerd.

Deze evaluatie richt zich primair op het beleid, neergelegd in de Luchtvaartnota. De uitgangspunten van de Luchtvaartnota gelden in principe ook voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein met gemotoriseerd en ongemotoriseerd luchtverkeer. Hiervoor hebben Gedeputeerde Staten op 3 november 2009 de “Beleidsregels ontheffingen tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart provincie Utrecht” vastgesteld. Artikel 8a.51 van de Wet Luchtvaart geeft GS de mogelijkheid een ontheffing af te geven voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG-ontheffing) van een terrein voor het starten en landen met luchtvaartuigen.

Nb. Het betreft hier dus een bevoegdheid van GS, niet van PS. In de interviews is het TUG beleid diverse keren ter sprake gekomen. Om deze reden is een stand van zaken notitie als bijlage 1 bij de evaluatie van de luchtvaartnota toegevoegd voor de volledigheid.

2. Doel en inhoud Luchtvaartnota provincie Utrecht 2009

a. Doel Luchtvaartnota

Met de Luchtvaartnota, vastgesteld op 26 oktober 2009, is invulling gegeven aan de bevoegdheden met betrekking tot de uitoefening van de provinciale luchtvaarttaken; het beleid dat wordt gehanteerd bij de beoordeling van aanvragen in het kader van Luchtvaartwetgeving. De nota heeft niet tot doel het aanwijzen van nieuwe locaties voor luchthavens, maar geeft wel aan op welke plaatsen luchtvaartactiviteiten (landen en stijgen met een luchtvaartuig) binnen de provincie mogelijk zijn. Concretisering van de eisen die aan die luchtvaartactiviteiten gesteld worden, vindt plaats in het luchthavenbesluit of de –regeling zelf. Dit gebeurt op basis van deze nota, het Besluit burgerluchthavens en de ministeriële regelingen, behorende bij de Wet luchtvaart.

b. Samenvatting inhoud beleid.

Binnen de provincie Utrecht vinden op beperkte schaal diverse lichte vormen van luchtvaart plaats. De economische effecten van kleine en recreatieve luchtvaart zijn in de provincie Utrecht gering. Nieuwe terreinen voor luchtvaartactiviteiten leggen een onevenredige grote claim op de schaarse ruimte in de provincie Utrecht. In de luchtvaartnota is een terughoudend beleid verwoord ten aanzien van nieuwe initiatieven op luchtvaartgebied. Met name het geluid van de gemotoriseerde luchtvaart zal leiden tot een significant negatief effect van de

omgeving waar mensen wonen en verblijven. Significante negatieve effecten kunnen eveneens optreden ten aanzien van bepaalde soorten vogels en het behoud van soorten en habitats.

Op basis van de beleidsnota worden initiatieven voor gemotoriseerde luchtvaart (incl. helihavens) niet toegestaan binnen 500 m van woningen, tenzij aangetoond kan worden dat er geen negatief effect ontstaat op de leefomgevingskwaliteit. Er mogen geen woningen gelegen zijn binnen de geluids- en/of externe veiligheidscontour. Ook in en nabij gevoelige natuurgebieden (EHS, Natura 2000, stiltegebieden e.a.) is het starten en landen van gemotoriseerd luchtverkeer niet mogelijk. In verband met de mogelijke verstoring van broedvogels die op kan treden als gevolg van de ongemotoriseerde luchtvaart, zoals ballonvaart, zweefvliegen etc. is het niet gewenst deze luchtvaart toe te staan gedurende het broedseizoen in waardevolle natuurgebieden, tenzij de aanvrager kan aantonen dat er geen strijdigheid is met de Flora en Faunawet.

In de door Gedeputeerde Staten vastgestelde beleidsregels is het beleid voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) van niet aangewezen terreinen als start- of landingsplaats uitgewerkt. Ontheffingverlening hiervoor is een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten.

c. Uitvoering van het beleid

Op 22 maart 2010 is de Luchtvaartverordening provincie Utrecht vastgesteld. Deze verordening bevat drie onderdelen: procedurele bepalingen, ruimte voor nog vast te stellen luchthavenbesluiten en – regelingen, en de aanwijzing van toezichthouders. In hoofdstuk 3 zijn tot nu toe drie luchthavenregelingen opgenomen, te weten voor drie MLA terreinen: 1. in Haarzuilens, gemeente Utrecht, 2. in Polsbroek, gemeente Lopik, en 3. in Loenen, gemeente de Stichtse Vecht.

In voorbereiding zijn luchthavenregelingen voor het zweefvliegveld van de Amsterdamse Zweefvliegclub in Soesterberg, gemeente Soest, de helikopterlandingsplaats in Breukelen, gemeente de Stichtse Vecht en een terrein voor gyrocopters in Cabauw, gemeente Lopik.

Behalve de aanvraag voor het starten en landen van gyrocopters in Lopik, betreffen het allen regelingen voor bestaande luchthavens. Deze hadden voorheen een ontheffing van het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat op grond van de inmiddels vervallen Luchtvaartwet en Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen.

3. Evaluatie

Aanpak

Deze evaluatie richt zich in essentie op de volgende zaken:

1. Zicht krijgen op het doelbereik van de beleidsnota. Draagt de nota bij aan de uitvoering van de visie van de provincie, waarbij in dit kader de elementen aantrekkelijke leefomgeving en een goed vestigingsklimaat van belang zijn;
2. Zijn er nieuwe ontwikkelingen die om een bijstelling van het huidige beleid en bijbehorende doelstellingen vragen;
3. Een advies voor verbetering van het beleid op dit gebied. Op welke punten is de nota niet duidelijk of is een aanvulling gewenst?

Een evaluatie van de “Beleidsregels ontheffingen tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart provincie Utrecht” is in bijlage 1 opgenomen.

Onderzoeksmethoden en gebruikte instrumenten

Voor de evaluatie van de nota is gebruik gemaakt van twee verschillende onderzoeksmethoden.

1. *Documentanalyse*. Hierbij gaat het om het analyseren van de 3 vastgestelde luchtvaartregelingen en de 3 conceptregelingen.

2. *Interviews*. Er zijn interviews met betrokken gemeenten, terreinbeheerders, omwonendenorganisatie en vertegenwoordigers van de luchtvaartsector uitgevoerd.
3. *Ontwikkelingen wetgeving en beleidsontwikkelingen*.

Vragen die tijdens de interviews aan bod zijn gekomen, zijn : biedt de luchtvaartnota voldoende houvast; welke punten werken goed; op welk gebied is aanpassing nodig?

Ad 1. Documentanalyse en interviews.

Procedure tot vaststelling

In de luchthavenregelingen is onder meer geregeld wie gebruik mag maken van het terrein, met welk type luchtvaartuig, voor hoeveel vliegbewegingen per jaar, hoeveel vliegbewegingen maximaal per dag en per maand. Ook is aangegeven de tijden waarop gevlogen mag worden en de afstand tot de woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die bij het opstijgen en landen moet worden genomen. Tenslotte bevat de regeling een rapportageverplichting over het gebruik van de luchthaven aan GS.

Naar aanleiding van de ter inzagelegging van de drie eerder genoemde ontwerpregelingen zijn zienswijzen ingediend door de Stichting Vechtplassengebied, omwonenden, LTO Noord, gemeente Utrecht en de stichting Helihinder. De bezwaren gingen met name over verstoring van het recreatiegebied, van de natuur, verduidelijking van de voorschriften e.a., veiligheid, geluidsoverlast, vliegroutes en privacy.

Er is tegen geen van de regelingen beroep ingesteld. Bij de vaststelling van de drie luchthavenregelingen hebben Provinciale Staten een amendement aangenomen, waarin is vastgelegd dat de luchthavenregeling zodanig wordt gewijzigd dat deze wordt afgegeven voor bepaalde tijd, namelijk drie jaar. Na deze drie jaar wordt onderzocht of hinder is ondervonden van deze start- en landingslocatie en wordt bezien of deze luchthavenregeling voor onbepaalde tijd kan worden vastgesteld.

Ad 2. Interviews

Gemeenten

Met de gemeente Utrecht, Zeist, Soest, De Stichtse Vecht, en Lopik, (betrokken gemeenten) alsmede met de heren Zijderlaan en De Waard, beide gebruikers van een MLA terrein, de Stichting Helihinder en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) hebben interviews plaatsgevonden. De [Netherlands Association Commercial Aviation \(NACA\)](#) heeft schriftelijk gereageerd.

De gemeenten geven allen aan dat de Luchtvaartnota bij de gemeente bekend is. Inhoudelijk zijn er geen opmerkingen, het restrictieve beleid van de provincie wordt ondersteund door de gemeenten en de Stichting helihinder. De gebruikers gaven eveneens aan tevreden te zijn over de regeling die voor het terrein is vastgesteld. Als enig aandachtspunt is genoemd de rapportageplicht die verwarring gaf. Het gebruiksjaar loopt van 1 november tot 31 oktober, er moet driemaandelijks gerapporteerd worden én voor 30 november van elk jaar. Hierdoor is er onduidelijkheid.

Stichting helihinder

De stichting Helihinder doet de suggestie om bij de ontheffingverlening mee te wegen wat het doel is van een helikoptervlucht. Maatschappelijke vluchten hebben een doel. Pleziervluchten leveren hinder op en zouden verboden moeten worden. Deze suggestie is niet overgenomen. Deze evaluatie heeft betrekking op de Luchtvaartnota en niet op het ontheffingenbeleid. In dit kader wordt nog opgemerkt dat het beleid van de provincie Utrecht erop gericht is overlast van helikopters zoveel mogelijk te voorkomen. Bij de beoordeling van aanvragen wordt dan ook nadrukkelijk naar het hinderaspect gekeken. Een algemeen verbod voor pleziervluchten is niet aan de orde.

Een tweede punt betreft de klachtenafhandeling. De stichting vraagt of de provincie niet alle klachten rond luchtvaart zou willen coördineren.

Reactie: De provincie kan uitsluitend optreden t.a.v. klachten waar de provincie bevoegdheden heeft, dus voor wat betreft luchtvaart, het naleven van de voorwaarden verbonden aan een luchthavenregeling- of besluit, dan wel bij tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, van ontheffingen. Klachten die het luchtzijdig gebruik, dus het overvliegen, aangaan, worden primair ingediend bij de luchtvaartinspectie.

Luchtvaartsector

De KNVvL heeft zowel schriftelijk als mondeling haar input op de evaluatie van de luchtvaartnota geleverd.

De belangrijkste punten hieruit zijn:

1. Voor het opstijgen met vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen is geen luchthavenregeling meer nodig. Deze zijn inmiddels vrijgesteld van de verplichting te starten en landen vanaf een luchthaven, waarvoor een luchthavenregeling is vastgesteld.
Reactie: Deze opmerking is terecht. Zie hieronder ontwikkeling wetgeving en beleidsontwikkelingen
2. Het rapport van bureau Waardenburg “Bestaand gebruik kleine luchtvaart en beheerplannen Natura 2000” leidt niet tot de conclusie die in de luchtvaartnota is verwoord, namelijk dat het geproduceerde geluid van gemotoriseerde luchtvaart zal leiden tot een significant negatief effect.
3. Buffer van 2000 m tussen gevoelige gebieden en opstijg- en landingsplaatsen: Regelgeving geeft aan dat er niet gestart en geland mag worden in Natura 2000 gebieden. Bewering is dat dit niet geldt voor EHS: buffer 2000 m is afkomstig van de effecten van straaljagers. Voor snorvliegtuigen is dat veel te veel!
4. De luchtvaartnota is “vijandig” t.a.v. luchtvaart. Het lijkt er meer op, dat de provincie naar onmogelijkheden voor de luchtvaart zoekt i.p.v. mogelijkheden. Er worden tegenstrijdigheden genoemd. Het moet duidelijk zijn dat er een diversiteit aan luchtvaartuigen bestaat. De natuur mag niet misbruikt worden om luchtvaart onmogelijk te maken. Als je vanaf een bepaalde locatie niet op zou mogen stijgen vanwege het broedseizoen, dan mag de boer op deze locatie ook niet maaien, aldus de KNVvL.

Reactie:

Het onderzoek van Bureau Waardenburg is op een dermate andere vraag gericht dat de resultaten van dat onderzoek niet direct bruikbaar zijn voor het beoordelen van de gevolgen van Utrechtse aanvragen op grond van ons luchtvaartbeleid.

- Hoewel men doet voorkomen dat er sprake is van een absoluut verbod, is dat niet het geval. Conform ons reguliere nee tenzij-beleid wordt opstijgen en landen dichterbij de genoemde gebieden wel toegestaan als de aanvrager aantoont dat er geen sprake is van significante aantasting. Ons luchtvaartbeleid is daarmee direct aansluitend aan het Ruimtelijke ordeningsbeleid (provinciale structuurvisie en provinciale ruimtelijke verordening).
- Het rapport van Bureau Waardenburg is geschreven voor een specifieke beoordeling en wel van het effect van bestaand gebruik van het overvliegen op de doelen van N2000-gebieden (kernopgaven en instandhoudingsdoelen). Het rapport van Waardenburg gaat daarom alleen uit van kwalificerende soorten in N2000-gebieden. Vervolgens nemen ze alleen die soorten die verstoringsgevoelig zijn (vogels en zoogdieren) en daarna van die resterende soorten alleen die achteruit gaan. Op deze manier houden ze heel weinig soorten over waarop daadwerkelijk wordt getoetst. Wij beschermen alle soorten, die bescherming behoeven vanuit de natuurdoelen voor soorten en gebieden.
- De vraag of het opstijgen en landen vanaf nieuw te ontwikkelen terreinen in en nabij de EHS én waardevolle natuur buiten de EHS schadelijk is, is een heel andere dan de beperkte vraag rond het

overvliegen op de N2000-doelen vanaf een beperkt aantal bestaande luchthavens. Naast de gevolgen van opstijgen en landen door direct ruimtebeslag op de grond zullen de negatieve effecten daarnaast veel groter zijn door o.a. meer geconcentreerde en lage vliegbewegingen en extra geluid door het opstijgen. Daarnaast zijn de beoordelingscriteria voor de EHS hele andere en bredere dan die voor de N2000-gebieden: aantasting van bijzondere systemen, verbindingen, alle beschermde soorten (rode en oranje lijsten) en aaneengeslotenheid/robuustheid van het systeem. Voor waardevolle natuur buiten EHS gaat het met name om de effecten op weidevogels.

- Enkele aannames gelden niet voor de EHS - en waardevolle natuur buiten EHS-gebieden. Zo geldt de gedragscode van de kleine luchtvaart, zoals vermijden natuurbeschermingsgebieden, niet voor deze terreinen zodat de effecten veel groter zullen zijn.

Ad 2.

Zoals hierboven aangegeven is het onderzoek van Bureau Waardenburg voor bestaand gebruik bij N2000-gebieden gericht op een heel andere situatie (alleen overvliegen) en op heel andere toetscriteria. Daarom zal sprake zijn van een heel ander beeld en achten wij het aannemelijk dat er wel sprake kan zijn van ernstige aantasting van de natuurwaarden. Aangezien het steeds gaat over specifieke situaties bieden wij de mogelijkheid om voor die situatie via gericht onderzoek te komen met een ander oordeel.

Ad 3.

De buffer van 2000 meter is niet afkomstig van de effecten van straaljagers maar is ingeschat als afstand waarop voor de meeste opstijgende en dalende luchtvaartuigen geen verschillen meer zijn t.o.v. de grote luchtvaart, die elders opgestegen zijn en waar we als provincie niet over gaan.

De regelgeving rond de EHS en waardevolle natuur buiten EHS wordt niet gegeven door de EU, maar het Rijk heeft via de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) de provincies opgedragen de EHS te beschermen met het nee tenzij-regime.

Ad 4.

Zoals moge blijken uit de hiervoor gegeven toelichting wordt de bescherming van de natuurwaarden absoluut niet misbruikt om kleine luchtvaart onmogelijk te maken. Het gaat om het beschermen van een provinciaal belang, zoals aangegeven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie annex Verordening. Als aangetoond wordt dat er geen significante aantasting van de natuurwaarden optreedt dan is het starten en landen van kleine luchtvaartuigen vanuit het aspect natuur geen bezwaar.

Voor de goede orde: maaien door een boer is een activiteit behorend bij een bestaand (en als zodanig bestemd) grondgebruik, terwijl het opstijgen en landen een nieuwe activiteit is. Dat moet als zodanig dus ook getoetst worden.

De NACA vereniging plaatst kanttekeningen bij het restrictieve beleid van de provincie omdat het bijna onmogelijk is in de provincie Utrecht het werk met helikopters uit te voeren.

- a. De Lmax piekwaarde of daarvan afgeleide rekenmodellen maken het vrijwel onmogelijk tijdelijk en uitzonderlijk werk met helikopters uit te voeren. Allereerst zijn voor de luchtvaart andere rekenmodellen beschikbaar, maar vooral van belang is het feit dat het om tijdelijk en uitzonderlijk gebruik gaat. Dat zou vrijgesteld moeten zijn van soortgelijke regels zoals die gelden voor inrichtingen. Ter illustratie, een overvliegende helikopter op de wettelijke hoogte overschrijdt de norm die geldt voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Dit kan niet de bedoeling zijn. Het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik is dus meer beperkt dan datgene wat structureel mogelijk is.
- b. Bovendien bevatten de Beleidsregels van de Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht van 14 juni 2011, nummer 80885659, voor het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik in de zin van artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart (TUG) beperking ten aanzien van natuurgebieden terwijl deze natuurgebieden niet aantoonbaar geluidsgevoelig zijn. Hierdoor wordt verregaand beperkt in een regeling die juist tijdelijk en uitzonderlijk gebruik mogelijk moet maken. De belangenafwegingen waarover gesproken wordt in de regeling wordt volgens de branche gebruikt om te beperken en niet om te faciliteren.

Deze reactie van de branchevereniging NACA is geheel gericht op het beleid van de provincie Utrecht ten aanzien van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen voor helikoptervluchten. Hier wordt in bijlage 1 op terug gekomen.

Ad 3 Ontwikkelingen wetgeving en beleidsontwikkelingen

Ballonopstapplaatsen/ongemotoriseerde luchtvaart.

Met name uit interviews met gemeenten bleek dat er onduidelijkheid bestaat over wie waarvoor bevoegd is ten aanzien van het toestaan van ballonopstapplaatsen.

In de Luchtvaartnota 2009 zijn alle ballonopstapplaatsen opgenomen die op het moment van de inwerkingtreding van het opstellen van de Luchtvaartnota bij de provincie Utrecht bekend waren. Na de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving is in de Tweede Kamer de motie De Rouwe en Meeuwis (Kamerstukken II 2009/10, 31 936, nr. 26) aangenomen, waarbij gevraagd werd om een versoepeling van de wetgeving door bijv. een vrijstelling op te nemen voor de categorieën vrije ballonnen, schermzweefvliegtuigtoestellen en zeilvliegtuigen. Dit heeft ertoe geleid dat per 1 juli 2010 de genoemde categorieën zijn vrijgesteld van het hebben van een luchtvaartregeling of besluit. Aan deze vrijstelling is wel de voorwaarde verbonden dat de gebruiker beschikt over een verklaring van geen bezwaar van de burgemeester uit oogpunt van openbare orde en veiligheid. Achtergrond van deze vrijstelling is, dat de bepalingen van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen van toepassing blijven. Deze bieden voldoende bescherming volgens de minister. De vrijstelling geldt niet voor schermvliegtuigen.

De minister heeft aan de VNG laten weten (brief 7 mei 2010, kenmerk VenW/DGLM/2010-1717, dat een ontheffing ten behoeve van het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik op basis van artikel 81.51 Wet luchtvaart nog steeds aangevraagd moet worden bij Gedeputeerde Staten van de provincies. De provincie overlegt dan in het kader van de ontheffingsaanvraag met de burgemeester van de betrokken gemeente. Een aparte aanvraag van een verklaring van geen bezwaar bij de burgemeester is in dit geval niet nodig. Het gevolg van deze wijziging is dus dat indien vaker dan 12 dagen per kalenderjaar gebruik gemaakt wordt van een terrein een verklaring van geen bezwaar van de gemeente voldoende is. Indien echter maximaal 12 dagen per kalenderjaar gebruik wordt gemaakt van een terrein, moet een TUG-ontheffing door GS worden verleend. In bijlage 1 wordt hier verder op ingegaan.

Gevolg hiervan is dat de provincie geen bevoegdheden meer heeft ten aanzien van de ongemotoriseerde luchtvaart, die gebruik maken van structureel aangewezen terreinen.

Natuurkaart:

In de luchtvaartnota is als bijlage 1 de Natuurkaart ten behoeve van luchtvaartbeleid voor gemotoriseerd landen en starten opgenomen. Op deze kaart zijn de EHS, natuurbeschermingswetgebieden, Natura 2000 gebieden, de botanisch/faunistisch waardevolle gebieden en de robuuste verbindingzones opgenomen.

In de in voorbereiding zijnde provinciale structuurvisie is de begrenzing van de EHS heroverwogen (ontwerp ter visie 3 april tot 14 mei 2012). In de kaart die bij de ontwerp Structuurvisie is gevoegd, zijn de categorieën bestaande natuur, nieuwe natuur, ecologische verbindingzones, een categorie “overige EHS” en de Natura 2000-gebieden buiten de EHS opgegaan in de nieuwe EHS kaart. Hierbij is wel opnieuw de logische begrenzing van de EHS geactualiseerd en het Akkoord van Utrecht verwerkt. Deze kaart heeft als basis gediend voor de aanpassing van de natuurkaart. (bijlage 2). Deze natuurkaart zal ook als “object” worden opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Mochten Provinciale Staten bij de vaststelling van de Provinciale Structuurvisie besluiten de kaart met te beschermen natuur gewijzigd vast te stellen, dan zal vanaf dat moment de bij deze luchtvaartnota behorende natuurkaart dienovereenkomstig worden aangepast.

Vaststelling van Luchtvaartregelingen – en besluiten voor een bepaalde periode

Bij de vaststelling van de drie luchthavenregelingen hebben Provinciale Staten een amendement aangenomen, waarin is vastgelegd dat de luchthavenregeling zodanig wordt gewijzigd dat deze wordt afgegeven voor bepaalde tijd, namelijk drie jaar. In deze regelingen is opgenomen dat na deze drie jaar zal worden onderzocht of hinder is

ondervonden van deze start- en landingslocatie en wordt bezien of deze luchthavenregeling voor onbepaalde tijd kan worden vastgesteld. De luchtvaartnota zegt niets over de termijn waarvoor een regeling vastgesteld kan worden. De luchthavenwetgeving gaat uit van luchthavenbesluiten, dan wel regelingen voor onbepaalde tijd. Het is gewenst om luchthavenregelingen, dan wel –besluiten vast te stellen voor een bepaalde termijn. Factoren die deze termijn kunnen bepalen zijn de aard van het bedrijf, dat gebruik wil maken van de regeling/besluit, en de omgeving, waarin de luchthaven is gelegen.

Overigens laat dit onverlet dat in de Luchthavenregeling voorschriften worden opgenomen die het gebruik van de luchthaven regelen. Mocht er sprake zijn van overtreding van deze voorschriften, dan kan het bevoegd gezag te allen tijde overwegen de Regeling voor dat terrein in te trekken.

Resume

Naar aanleiding van de evaluatie van de luchtvaartnota, worden de volgende aanpassingen van de Luchtvaartnota opgenomen..

- De natuurkaart wordt aangepast naar aanleiding van de heroverwegingen van de EHS en afgestemd op de beschermde natuur uit de provinciale structuurvisie
- De structurele ballonopstapplaatsen worden niet meer opgenomen in de Luchtvaartnota;
- De mogelijkheid om luchtvaartregelingen en - besluiten vast te stellen voor een bepaalde periode wordt opgenomen.

Daarnaast worden teksten verduidelijkt, dan wel redactionele verbeteringen aangebracht.