



72

Besluit van 6 februari 2009, houdende de vaststelling van regels met betrekking tot militaire luchthavens (Besluit militaire luchthavens)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Defensie van 21 april 2008, nr. C/2008009692, Directie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op de artikelen 10.12, eerste en tweede lid, 10.13, tweede en vierde lid, 10.19, 10.27, vijfde lid, en 10.39, vijfde lid, van de Wet Luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 29 mei 2008, no. W07.08.0143/II);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Defensie van 2 februari 2009, nr. C/2009001479, Directie Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

1. In dit besluit wordt verstaan onder:

ander geluidsgevoelig gebouw: gebouw met een onderwijsfunctie of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2003;

bouwvergunning: vergunning als bedoeld in artikel 40, eerste lid, van de Woningwet;

gebouw: gebouw als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c, van de Woningwet;

geluidscontour: de lijn die punten verbindt waar de geluidsbelasting een gelijke waarde heeft;

geluidszone: dat deel van het in artikel 10.17, eerste lid, van de wet bedoelde beperkingengebied, dat voortvloeit uit de in artikel 10.17, tweede lid, van de wet bedoelde grenswaarde voor de geluidsbelasting;

grenswaarde voor de geluidsbelasting: grenswaarde voor de geluidsbelasting als bedoeld in artikel 10.12, tweede lid, van de wet;

helihaven: luchthaven die permanent is ingericht en uitgerust voor het uitsluitend gebruik door helikopters;

ligplaats: plaats in het water, bestemd of aangewezen om door een woonschip bij verblijf te worden ingenomen;

obstakelbeheergebied: dat deel van het in artikel 10.17, eerste lid, van de wet bedoelde beperkingengebied, dat voortvloeit uit de in artikel 10.17, derde lid, onder b, van de wet bedoelde regels voor de maximale hoogte van objecten;

Onze Minister: Onze Minister van Defensie;

reguliere openstellingstijden: openstellingstijden van de militaire luchthaven zoals vastgelegd in het luchthavenbesluit of de luchthavenregeling;

standplaats: standplaats als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder h, van de Woningwet;

tijdstip van vaststelling van de geluidszone: tijdstip waarop door Onze Minister voor de betrokken militaire luchthaven de geluidszone op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet is vastgesteld dan wel de geluidszone als onderdeel van het beperkingengebied op grond van artikel 10.17 van de wet is vastgesteld;

VFR-vlucht: VFR-vlucht als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;

wet: Wet luchtvaart.

2. Voor de toepassing van het begrip «ligplaats» wordt onder woonschip verstaan een schip dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd of bestemd is voor bewoning.

3. Een opvangcentrum als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet Centraal Orgaan opvang asielzoekers is geen woning als bedoeld in dit besluit.

Artikel 2

1. Titel 10.3 van de wet is van toepassing op de volgende militaire luchthavens:

a. Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, De Kooy, Leeuwarden, De Peel, Volkel en Woensdrecht;

b. andere, bij ministeriële regeling aangewezen, luchthavens dan in onderdeel a bedoeld, waarvan meer dan 12 maal per jaar gebruik wordt gemaakt.

2. Voor de in het eerste lid, onderdeel a, genoemde luchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist.

HOOFDSTUK 2 GELUIDSBELASTING ALS GEVOLG VAN MILITAIRE LUCHTHAVENS

§ 2.1 Geluidsbelasting in Kosteneenheden

Artikel 3

1. De geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen, bedoeld in artikel 10.12, tweede lid, van de wet, wordt uitgedrukt in Kosteneenheden.

2. De geluidsbelasting in Kosteneenheden, bedoeld in het eerste lid, op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de gezamenlijke op een luchthaven landende en opstijgende luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van ten minste 6000 kg dan wel minder dan 6000 kg maar meer dan 390 kg, voor zover dit vaste-vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en helikopters betreft, dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste

6000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg, wordt vastgesteld volgens de formule:

geluidsbelasting = $20 \times \log(\sum n \times 10L/15) - 157$, waarin het teken « Σ » staat voor de optelling van de bijdragen van alle luchtvaartuigen die ter plaatse voorbij vliegen in een periode van een jaar en waarin het teken «n» staat voor een factor gelijk aan 1 gedurende de periode van 8.00 tot 18.00 uur en voor de verdere tijdsperiode volgens onderstaande tabel:

n	Tijdsperiode (lokale tijd)	
	van	tot
10	0	6 uur
8	6	7 uur
4	7	8 uur
1	8	18 uur
2	18	19 uur
3	19	20 uur
4	20	21 uur
6	21	22 uur
8	22	23 uur
10	23	24 uur

en waarin het teken «L» staat voor het maximaal geluidsniveau in dB(A) dat voor een passerend luchtvaartuig ter plaatse in de buitenlucht wordt of kan worden gemeten.

§ 2.2 De maximaal toelaatbare geluidsbelasting buiten de geluidszone

Artikel 4

Voor de in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, genoemde luchthavens is de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting buiten de geluidszone 35 Kosteneenheden.

§ 2.3 De maximaal toelaatbare geluidsbelasting binnen de geluidszone

§ 2.3.1 Nieuwbouw

Artikel 5

1. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en standplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn en waarvoor nog geen bouwvergunning is verleend, is 35 Kosteneenheden.

2. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van ligplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn, is 35 Kosteneenheden.

Artikel 6

In afwijking van artikel 5, eerste lid, is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in dat artikel 45 Kosteneenheden:

1°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen;

2°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen;

3°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen het desbetreffende gebied worden verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is, met dien verstande dat aan de oude woning of het andere geluidsgevoelige gebouw de bestemming wordt onttrokken; of

4°. voor woningen die ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid.

Artikel 7

In afwijking van artikel 5, eerste lid, is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in dat artikel 65 Kosteneenheden:

1°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing binnen de bebouwde kom opvullen;

2°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds binnen de bebouwde kom aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen;

3°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen de bebouwde kom worden verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is, met dien verstande dat aan de oude woning of het andere geluidsgevoelige gebouw de bestemming wordt onttrokken;

4°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, indien vaststaat dat de geluidsbelasting ter plaatse binnen een termijn van twee jaren zal afnemen tot 35 Kosteneenheden of minder; of

5°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen vervangen die reeds aanwezig zijn.

§ 2.3.2 Bestaande situaties

§ 2.3.2.1. Bestaande woningen

Artikel 8

40 Kosteneenheden is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een woning die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen reeds aanwezig is of nog niet aanwezig is maar waarvoor de bouwvergunning is verleend.

Artikel 9

In afwijking van artikel 8 is 65 Kosteneenheden de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een woning als bedoeld in dat artikel indien:

a. de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidsgevoelige ruimten, bedoeld in de in artikel 10.24 j° 8.32 van de Wet luchtvaart bedoelde regeling, ten minste gelijk is aan de in die regeling aangegeven waarden;

b. de woning gebouwd is krachtens een bouwvergunning waarvoor de aanvraag bij burgemeester en wethouders is ingediend na 14 februari 1983, en de geluidsbelasting in Kosteneenheden volgens de geluidscontouren niet zodanig hoger is dan de geluidsbelasting in Kosteneenheden op de datum waarop de bouwvergunning is verleend, dat krachtens de onder a bedoelde regeling een zwaardere eis aan de onder a bedoelde geluidwering zou gelden dan de eis die op de laatstbedoelde datum gold bij toepassing van artikel 8 van het Besluit geluidwering gebouwen, dan wel van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 2003;

c. door Onze Minister een aanbod wordt gedaan voor het treffen van zodanige geluidwerende voorzieningen dat voldaan wordt aan de onder a bedoelde waarden, of

d. door de eigenaar of bewoner geen toestemming wordt gegeven voor het uitvoeren van een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek als bedoeld in de onder a bedoelde regeling.

§ 2.3.2.2 Bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen

Artikel 10

35 Kosteneenheden is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een ander geluidsgevoelig gebouw dat op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen reeds aanwezig is of nog niet aanwezig is maar waarvoor de bouwvergunning is verleend.

Artikel 11

In afwijking van artikel 10 is 65 Kosteneenheden de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een ander geluidsgevoelig gebouw als bedoeld in dat artikel indien:

a. de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidsgevoelige ruimten, bedoeld in de in artikel 10.24 j° 8.32 van de Wet luchtvaart bedoelde regeling, ten minste gelijk is aan de in die regeling aangegeven waarden;

b. het andere geluidsgevoelige gebouw gebouwd is krachtens een bouwvergunning waarvoor de aanvraag bij burgemeester en wethouders is ingediend na 14 februari 1983, en de geluidsbelasting in Kosteneenheden volgens de geluidscontouren niet zodanig hoger is dan de geluidsbelasting in Kosteneenheden op de datum waarop de bouwvergunning is verleend, dat krachtens de onder a bedoelde regeling een zwaardere eis aan de onder a bedoelde geluidwering zou gelden dan de eis die op de laatstbedoelde datum gold bij toepassing van artikel 8 van het Besluit geluidwering gebouwen, dan wel van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 2003;

c. door Onze Minister een aanbod wordt gedaan voor het treffen van zodanige geluidwerende voorzieningen dat voldaan wordt aan de onder a bedoelde waarden; of

d. door de eigenaar geen toestemming wordt gegeven voor het uitvoeren van een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek als bedoeld in de onder a bedoelde regeling.

§ 2.3.2.3 Bestaande standplaatsen en ligplaatsen

Artikel 12

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een standplaats die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen reeds aanwezig is of nog niet aanwezig is maar waarvoor de bouwvergunning is verleend, is 40 Kosteneenheden.

Artikel 13

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een ligplaats die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen reeds aanwezig is, is 40 Kosteneenheden.

§ 2.3.2.4 Blijfrecht

Artikel 14

1. Ten aanzien van degene die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone rechtmatig gebruiker is van een woning, ander geluidsgevoelig gebouw, standplaats of ligplaats als bedoeld in § 2.3.2, kan beëindiging van dit gebruik niet worden gevegd.

2. Van rechtmatig gebruik is sprake indien op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone op de desbetreffende plaats een woning, ander geluidsgevoelig gebouw, standplaats of ligplaats rechtmatig aanwezig is en overeenkomstig de oorspronkelijke bestemming wordt gebruikt, of vóór dat tijdstip een bouwvergunning daarvoor is verleend.

§ 2.4 Grenswaarden in geval van afzonderlijke burgergeluidsruimte

Artikel 15

Indien op de in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, genoemde luchthavens een vergunning voor burgermedegebruik door tussenkomst van een burgerexploitant is verleend, bedraagt de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor het burgerluchtverkeer 35 Kosteneenheden en voor het militaire luchtverkeer 35 Kosteneenheden.

HOOFDSTUK 3 REGELS MET BETREKKING TOT MAXIMALE HOOGTE VAN OBJECTEN

Artikel 16

1. De maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond, die op 25 juni 2004 niet in het obstakelbeheergebied aanwezig waren is, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, in overeenstemming met de blijkens een in de Staatscourant bekend gemaakte mededeling van Onze Minister van kracht zijnde versie van de NATO Standardization Agreement nr. 3759 inzake NATO Supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, Volume II, for the preparation of instrument approach and departure Procedures – AATCP-1(B). De eerste volzin is niet van toepassing indien:

- a. de bouwvergunning voor het object vóór 25 juni 2004 is verleend, of
- b. de bouw van het object in het op 25 juni 2004 geldende bestemmingsplan is voorzien.

2. De maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond, die op 1 november 2006 niet in het obstakelbeheergebied aanwezig waren, is, in verband met de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem, in overeenstemming met de blijkens een in de Staatscourant bekend gemaakte mededeling van Onze Minister van kracht zijnde versie van de ICAO EUR DOC 015. De eerste volzin is niet van toepassing indien:

- a. de bouwvergunning voor het object vóór 1 november 2006 is verleend, of
- b. de bouw van het object in het op 1 november 2006 geldende bestemmingsplan is voorzien.

3. Het beeld van de op de luchthaven aanwezige radar mag niet worden verstoord als gevolg van de hoogte van objecten in, op of boven de grond. De eerste volzin is niet van toepassing op objecten:

- a. die op 1 november 2006 reeds in het obstakelbeheergebied aanwezig waren;
- b. waarvoor de bouwvergunning vóór die datum is verleend, of

c. waarvan de bouw in het op die datum geldende bestemmingsplan is voorzien.

4. Afwijking van het tweede en derde lid wordt toegestaan indien uit een daartoe uitgevoerd onderzoek blijkt dat de beïnvloeding van het instrument landingssysteem onderscheidenlijk het radarbeeld uit oogpunt van de veiligheid van het luchtverkeer aanvaardbaar is.

5. Het in het vierde lid genoemde onderzoek wordt op een daartoe strekkende verzoek uitgevoerd door Onze Minister.

6. De in het eerste en tweede lid bedoelde versies liggen ter inzage op de bij de betrokken mededeling aangegeven locatie.

HOOFDSTUK 4 REGELS MET BETREKKING TOT HET GEBRUIK VAN MILITAIRE LUCHTHAVENS DOOR DE BURGERLUCHTVAART

§ 4.1. Algemene bepalingen met betrekking tot burgerluchtvaart op militaire luchthavens

Artikel 17

1. Het militair luchtverkeer op of boven militaire luchthavens mag onder geen omstandigheden worden gehinderd door de burgerluchtvaart.

2. De gezagvoerders van landende, opstijgende, taxiënde en parkerende burgerluchtvaartuigen gedragen zich stipt overeenkomstig de aanwijzingen die met betrekking tot het luchtverkeer door de plaatselijke luchtverkeersleidingsdiensten worden gegeven.

Artikel 18

1. In het belang van de uitvoering van de militaire taak kan de commandant van de militaire luchthaven aanwijzingen aan de burgerluchtvaart geven omtrent het gebruik van de militaire luchthaven.

2. De commandant kan in geval van militaire oefeningen of onvoorziene omstandigheden bepalen dat de burgerluchtvaart tijdelijk geen gebruik maakt van de militaire luchthaven.

3. Het landen, taxiën, parkeren, stallen, opstijgen, experimenteren en demonstreren mag slechts geschieden op of van die gedeelten van het terrein die daartoe door de commandant worden aangewezen.

4. Bij niet nakoming van de door de commandant gegeven aanwijzingen kan de commandant de toegang tot de luchthaven ontzeggen dan wel beperkingen of een tijdelijk verbod opleggen voor wat betreft het gebruik van de luchthaven.

Artikel 19

De militaire luchthaven wordt op behoorlijke wijze gebruikt door het burgerluchtverkeer.

§ 4.2 Bepalingen met betrekking tot recreatieve burgerluchtvaart op militaire luchthavens

Artikel 20

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

a. *recreatieve burgerluchtvaart*: het beoefenen van de luchtvaart in de vorm van zweefvliegen, sleepvliegen, motorsportvliegen, modelvliegen of zeilvliegen;

b. *zweefvliegen*: vliegen met een zweefvliegtuig of een motor-zweefvliegtuig;

c. *sleepvliegen*: vliegen met een als sleepvliegtuig ingericht motorvliegtuig voor:

- 1°. vluchten voor het opslepen van zweefvliegtuigen;
- 2°. controlevluchten die noodzakelijkerwijs vóór de aanvang van het daadwerkelijk sleepvliegen moeten worden verricht;
- 3°. vluchten, al dan niet slepend, van en naar een andere luchthaven dan dat van stationering voor het overslepen van zweefvliegtuigen;
- 4°. vluchten voor het overbrengen van het sleepvliegtuig van en naar een andere luchthaven dan dat van stationering teneinde het aldaar in te zetten of er onderhoud aan te verrichten;

d. *motorsportvliegen*: niet beroepsmatig vliegen met een vastevleugelvliegtuig met schroefaandrijving, met inbegrip van ultralichte vliegtuigen, waarbij de vlucht uitsluitend het karakter van een sportvlucht draagt;

e. *modelvliegen*: gecontroleerd modelvliegen met modelvliegtuigen met een totale startmassa van ten hoogste 25 kg;

f. *zeilvliegen*: vliegen met een zweefstoel met starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder.

Artikel 21

1. Recreatieve burgerluchtvaart is niet toegestaan:
 - a. buiten de uniforme daglichtperiode;
 - b. vóór 8:00 uur lokale tijd.
2. Sleepvliegen is niet toegestaan vóór 12:00 uur op zondag en op christelijke feestdagen.

Artikel 22

1. Recreatieve burgerluchtvaart wordt uitsluitend beoefend in aanwezigheid van een voor de betrokken vorm van recreatieve burgerluchtvaart bevoegde coördinator als bedoeld in artikel 23, eerste lid.
2. Onverminderd het eerste lid wordt recreatieve burgerluchtvaart buiten de reguliere openstellingstijden van de betrokken luchthaven uitsluitend beoefend in aanwezigheid van een hoofdvliegcoördinator.
3. Indien meerdere verenigingen op de luchthaven tegelijkertijd een zelfde vorm van recreatieve burgerluchtvaart beoefenen, treedt één van de voor die vorm aangewezen coördinatoren als bedoeld in het eerste lid op als coördinator voor het geheel van die vorm van recreatieve burgerluchtvaart.

Artikel 23

1. De commandant van de luchthaven wijst afhankelijk van de op de betrokken luchthaven beoefende vormen van recreatieve burgerluchtvaart de volgende coördinatoren aan:
 - a. voor het zweefvliegen met inbegrip van het sleepvliegen: een zweefvliegcoördinator,
 - b. voor het motorsportvliegen: een motorsportvliegcoördinator,
 - c. voor het modelvliegen: een modelvliegcoördinator,
 - d. voor het zeilvliegen: een zeilvliegcoördinator.
2. Indien recreatieve burgerluchtvaart wordt beoefend buiten de reguliere openstellingstijden van de betrokken luchthaven, wijst de commandant tevens een of meer hoofdvliegcoördinatoren aan.
3. De coördinator is voor de vorm van recreatieve burgerluchtvaart waarvoor hij als coördinator is aangewezen belast met:
 - a. het houden van toezicht op het juiste en veilige gebruik van de luchthaven,
 - b. het geven van leiding aan de beoefening van de recreatieve burgerluchtvaart.

4. De hoofdvliegcoördinator is buiten de openstellingstijden van de luchthaven belast met de algehele leiding over en het algemeen toezicht op de totale recreatieve burgerluchtvaart op de militaire luchthaven, alsmede met de inzet van hulpdiensten in geval van calamiteiten. Bij zijn taakvervulling neemt hij de door de commandant van de luchthaven gegeven aanwijzingen in acht.

5. Voor de functie van coördinator of hoofdvliegcoördinator komt uitsluitend in aanmerking degene die voldoet aan de bij regeling van Onze Minister voor de betrokken coördinator gestelde eisen met betrekking tot kennis, ervaring en geschiktheid.

6. De commandant van de luchthaven is bevoegd tot intrekking of schorsing van de aanwijzing tot coördinator of hoofdvliegcoördinator, indien betrokkene niet meer aan de ingevolge het vijfde lid gestelde eisen voldoet of zich schuldig maakt aan wangedrag.

Artikel 24

1. De beoefenaars van recreatieve burgerluchtvaart gedragen zich stipt overeenkomstig de aanwijzingen die door de betrokken coördinator worden gegeven.

2. De coördinator volgt voor de uitoefening van zijn taak binnen de openstellingstijden de aanwijzingen van de commandant. Buiten de openstellingstijden volgt hij voor de uitoefening van zijn taak de aanwijzingen van de hoofdvliegcoördinator.

3. Indien slechts één vorm van recreatieve burgerluchtvaart wordt uitgeoefend op de luchthaven, wordt de functie van hoofdvliegcoördinator vervuld door de voor de betrokken vorm van recreatieve burgerluchtvaart aangewezen coördinator.

Artikel 25

Onverminderd artikel 21 kan de recreatieve burgerluchtvaart buiten de reguliere openstellingstijden van de betrokken luchthaven gebruik maken van de luchthaven, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. een hoofdvliegcoördinator is aanwezig;
- b. binnen het plaatselijk verkeersgebied wordt uitsluitend gevlogen overeenkomstig de voor VFR-vluchten geldende bepalingen van het Luchtverkeersreglement;
- c. de terreingedeeltes en verkeerscircuits voor zweefvliegen, sleepvliegen, motorsportvliegen, modelvliegen en zeilvliegen zijn geheel van elkaar gescheiden, waarbij voor motorsportvliegen het circuit voor ultralichte vliegtuigen gescheiden is van de overige motorsportvliegtuigen;
- d. in een verkeerscircuit voor motorsportvliegen bevinden zich maximaal drie vliegtuigen.

Artikel 26

1. Op een militaire luchthaven zijn maximaal twee sleepvliegtuigen gestationeerd. In incidentele gevallen kan, na verkregen toestemming van de commandant, het aantal van twee sleepvliegtuigen tijdelijk worden verhoogd tot maximaal vier.

2. De sleepvlieger volgt de aanwijzingen van de zweefvliegcoördinator betreffende het zweefvliegen.

3. Er wordt niet gestart of geland met een sleepvliegtuig vanaf of op een militaire luchthaven anders dan voor sleepvliegen.

4. Tijdens sleepvliegen worden geen passagiers medegevoerd met dien verstande dat het is toegestaan dat tijdens controlevluchten als bedoeld in artikel 20, onder c, onderdeel 2, een tweede bevoegd sleepvlieger meevliegt en dat tijdens de in artikel 20, eerste lid, onder c, onderdeel 3,

bedoelde vluchten, gedurende het vluchtgedeelte dat niet daadwerkelijk wordt gesleept, de bestuurder van het over te slepen zweefvliegtuig wordt meegevoerd.

Artikel 27

Buiten de reguliere openstellingstijden vinden geen vluchten met motorsportvliegtuigen plaats van of naar militaire luchthavens.

§ 4.3 Bepalingen met betrekking tot burgerluchtvaart uit oogpunt van algemeen maatschappelijk belang

Artikel 28

Burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient, kan buiten de reguliere openstellingstijden van de betrokken militaire luchthaven gebruik maken van die luchthaven, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. de vlucht wordt uitgevoerd met een helikopter of met een vaste-vleugelvliegtuig met schroefaandrijving en met een massa van ten hoogste 6000 kg;
- b. binnen het plaatselijk verkeersgebied wordt uitsluitend gevlogen overeenkomstig de voor VFR-vluchten geldende bepalingen van het Luchtverkeersreglement;
- c. gebruik wordt gemaakt van daarvoor door de commandant van de luchthaven aangewezen routes;
- d. in het bijzonder wordt rekening gehouden met eventueel op of boven de luchthaven plaats vindende recreatieve luchtvaart.

§ 4.4 Nadere regels

Artikel 29

Bij regeling van Onze Minister kunnen met betrekking tot het gebruik van de luchthaven door de burgerluchtvaart nadere regels worden gesteld.

HOOFDSTUK 5 REGELS TEN AANZIEN VAN AANLEG, INRICHTING, UITRUSTING EN HET GEBRUIK VAN HELIHAVENS MET LUCHTHAVENREGELING

Artikel 30

Dit hoofdstuk is van toepassing op de ingevolge artikel 2, eerste lid, onderdeel b, aangewezen helihavens.

Artikel 31

1. De aanleg, inrichting en uitrusting van een helihaven zijn zodanig dat helikopters daarvan een veilig gebruik kunnen maken.
2. De helihaven is vrij van hindernissen en zodanig afgezet dat hij bij gebruik vrij van publiek is.
3. De in- en uitvliegsectoren zijn zodanig dat helikopters veilig kunnen landen en opstijgen en dat de overlast voor de omwonenden minimaal is.
4. Op of in de onmiddellijke nabijheid van een helihaven zijn voldoende en deugdelijke reddings- en brandblusmiddelen aanwezig voor het redden van mensenlevens en de bestrijding van vliegtuigbranden, alsmede voldoende en ter zake kundig personeel voor de bediening van deze middelen.

Artikel 32

1. Alvorens een helihaven door een helikopter mag worden gebruikt, moet toestemming zijn verkregen van de beheerder van de helihaven.
2. De beheerder van de helihaven zorgt ervoor dat:
 - a. van de helihaven een veilig gebruik kan worden gemaakt;
 - b. maatregelen worden genomen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en goede orde op de helihaven tijdens het gebruik van helikopters;
 - c. het gebruik van helikopters op de helihaven in een register wordt vastgelegd;
 - d. passagiers onder geleide van daartoe bevoegd personeel naar en van de helikopter worden geleid;
 - e. de ten behoeve van het gebruik door helikopters op de helihaven voorgeschreven uitrusting in bedrijfszekere toestand verkeert en het in te zetten personeel op die helihaven voor haar taak berekend is.
3. In het register, bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, worden in ieder geval de volgende gegevens vermeld:
 - a. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk alsmede het type helikopter;
 - b. datum en tijdstip van aankomst en vertrek.
4. Elk kwartaal dient een kopie van het register, bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, te worden gezonden aan de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

Artikel 33

1. Het verkeerscircuit, de routing, de snelheid en de hoogte van vertrekkende en binnenkomende helikopters zijn zodanig gekozen, dat het optreden van vermijdbare geluidhinder, met name in de bebouwde kommen en in de omgeving van bijzondere bebouwing, zoals ziekenhuizen en sanatoria, wordt voorkomen.
2. Het gebruik van de helihaven tussen de uren van 22:00 en 06:00 wordt zoveel mogelijk voorkomen.

HOOFDSTUK 6 OPENBAARHEID GEGEVENS

Artikel 34

- Niet openbaar zijn de volgende gegevens met betrekking tot de geluidsbelasting door militaire luchtvaartuigen:
- a. de aantallen vliegbewegingen;
 - b. de prestatiegegevens met bijbehorend geselecteerd motorvermogen;
 - c. de verdeling van de vliegbewegingen over het etmaal;
 - d. de verdeling van vliegbewegingen over de vliegprocedures.

HOOFDSTUK 7 REGELS OMTRENT VERGUNNING VOOR BURGER-MEDEGEBRUIK

Artikel 35

De vergunning voor medegebruik wordt niet verleend aan een rechtspersoon die doelen nastreeft of een relatie heeft met organisaties of verbanden die doelen nastreven die niet verenigbaar zijn met de taken van het Ministerie van Defensie.

Artikel 36

1. Het overdragen van een vergunning voor burgermedegebruik behoeft de toestemming van Onze Minister.
2. Onze Minister beslist binnen vier weken omtrent de toestemming.
3. De beslissing kan eenmaal voor ten hoogste vier weken worden verdaagd.

HOOFDSTUK 8 SLOTBEPALINGEN

Artikel 37

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 38

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit militaire luchthavens.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 6 februari 2009

Beatrix

De Staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries

Uitgegeven de *negentiende* februari 2009

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het Besluit militaire luchthavens strekt ertoe om met betrekking tot militaire luchthavens uitvoering te geven aan de Wet luchtvaart zoals gewijzigd bij de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens). In dat kader is de tot dan in de Luchtvaartwet neergelegde regelgeving met betrekking tot luchtvaartterreinen herzien en overgebracht naar de Wet luchtvaart. Voor militaire luchthavens wordt het destijds in de Luchtvaartwet voor luchthavens neergelegde systeem voor een groot deel ongewijzigd voortgezet. Een en ander betekent dat het voorliggende besluit in feite primair een herschikking is van thans reeds geldende regels. Het duidelijkst komt dit tot uitdrukking bij de geluidsaspecten (artikelen 3 tot en met 13), die in belangrijke mate zijn ontleend aan het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart.

Het Besluit militaire luchthavens geeft uitvoering aan een aantal bepalingen van de op militaire luchthavens betrekking hebbende titel 10.3 van Hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart.

Het voorziet in het bijzonder in:

- een bepaling die aangeeft voor welke militaire luchthavens een luchthavenbesluit dan wel een luchthavenregeling is vereist;
- het vaststellen van uniforme grenswaarden voor de geluidsbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen voor militaire luchthavens met een luchthavenbesluit;
- het vaststellen van regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- het met het oog op de handhaving van de maximaal toegelaten geluidsbelasting vaststellen van een afzonderlijke grenswaarde voor burgermedegebruik van de militaire luchthaven door tussenkomst van een burgerexploitant;
- het vaststellen van regels met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthavens door de burgerluchtvaart, waaronder de recreatieve burgerluchtvaart;
- het vaststellen van regels ten aanzien van de aanleg, inrichting en uitrusting van helihavens.

Luchthavenbesluit of luchthavenregeling

Titel 10.3 van hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart bevat het wettelijk kader voor de militaire luchthavens. Ingevolge het in de wet neergelegde systeem krijgt een luchthaven gestalte hetzij door een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen luchthavenbesluit, hetzij door een door de Minister van Defensie vast te stellen luchthavenregeling. Artikel 2 van het onderhavige besluit somt expliciet de luchthavens op waarvoor vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. Het betreft hier de vliegbases en het marinevliegveld waarvoor ingevolge de Luchtvaartwet vaststelling van een zogenaamde aanwijzing was vereist. De andere luchthavens, waarbij het met name gaat om de luchtvaartterreinen die onder de Luchtvaartwet hun basis vonden in artikel 14 van die wet, krijgen gestalte door middel van een luchthavenregeling. Het gaat hier onder andere om start- en landingsplaatsen voor helikopters en onbemande luchtvaartuigen.

Grenswaarde voor geluidsbelasting

In het onderhavige besluit worden uniforme grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen vastgesteld voor militaire luchthavens met luchthavenbesluit. Voor deze luchthavens wordt het tot nu toe geldende systeem waarbij wordt uitgegaan van de geluidsbelastingmaat Kosteneenheden (hierna: Ke), voornamelijk ongewijzigd voortgezet. De op de geluidsbelasting betrekking hebbende bepalingen van het onderhavige besluit zijn dan ook in belangrijke mate ontleend aan het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL), dat in het kader van de herziening van de regelgeving met betrekking tot burgerluchthavens en militaire luchthavens komt te vervallen. Met het oog op de specifiek op de geluidsbelasting betrekking hebbende bepalingen wordt in het onderhavige besluit het begrip «geluidszone» als onderdeel van het totale beperkingengebied gehandhaafd.

Vliegverkeer dat behoort tot de categorie kleine luchtvaart, valt niet onder de Ke-systematiek. Ter beheersing van de geluidsbelasting door de hier bedoelde luchtvaart (zoals het recreatieve luchtverkeer) zal worden voorzien in het vaststellen van een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Voorts zal hier het voor de burgerluchtvaart geldende bron- en vlootbeleid toepassing vinden.

Regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer

Het Besluit militaire luchthavens bevat de regels zoals die gelden met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in verband met de vliegveiligheid van het luchthavenluchtverkeer. De regels houden verband met de ligging van de start- en landingsbaan en de aanwezigheid van naderingshulpmiddelen zoals het Instrument Landingssysteem en radar. Inhoudelijk worden de hier bedoelde regels bepaald door de internationale voorschriften, genoemd in artikel 16 en de daarbij behorende toelichting.

Beperkingengebied

Zoals volgt uit artikel 10.17 van de Wet luchtvaart omvat het beperkingengebied het gebied dat behoort bij de grenswaarde voor geluidsbelasting, het gebied dat behoort bij de regels voor de maximale hoogte van objecten en het gebied dat behoort bij de eventuele grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico. Omdat de gebieden elkaar gedeeltelijk zullen overlappen, is het beperkingengebied een samenstel van sectoren die gelegen zijn binnen een of meer van deze gebieden. Dit is weergegeven in het hierna opgenomen schema.

	A	B	C	D	E	F	G
Gebied voor de geluidsbelasting	X			X	X		X
Gebied waar regels gelden voor de bouwhoogte		X		X		X	X
Gebied voor het externe veiligheidsrisico			X		X	X	X

Ter toelichting op het schema: er kunnen sectoren van het beperkingengebied zijn (in het schema aangeduid met de letter A) die liggen binnen het gebied dat behoort bij de grenswaarde voor geluidsbelasting, maar buiten de gebieden die behoren bij de regels voor de maximale hoogte van objecten en de grenswaarde voor externe veiligheid. In een dergelijke sector gelden uitsluitend voorwaarden met het oog op de geluidsbelas-

ting ten aanzien van geluidsgevoelige gebouwen. De voorwaarden zijn daarbij afhankelijk van de waarde van de geluidsbelasting ter plaatse. Soortgelijk gelden in een sector in het schema aangeduid met de letter B, enkel voorwaarden met het oog op de maximaal toelaatbare hoogte van objecten. De waarde van de toelaatbare hoogte is daarbij afhankelijk van de ligging in het gebied. De met de letter C aangeduide situatie ziet op het externe veiligheidsrisico.

Er zullen ook sectoren van het beperkingengebied zijn die liggen in meer dan een deelgebied van het beperkingengebied. De sector die in het schema is aangeduid met de letter D ligt binnen het gebied dat behoort bij de grenswaarde voor geluidsbelasting en binnen het gebied dat behoort bij de regels voor de maximale hoogte van objecten, maar buiten het gebied dat behoort bij de grenswaarde voor externe veiligheid. In deze sector gelden voorwaarden met het oog op de geluidsbelasting ten aanzien van geluidsgevoelige gebouwen, alsmede voorwaarden ten aanzien van de maximaal toegestane hoogte van objecten. De met de letters E tot en met G aangeduide situaties betreffen de overige gevallen waarin sprake is van combinatie van gebieden.

Afzonderlijke grenswaarde voor medegebruik door tussenkomst van een burgerexploitant

De grenswaarde voor geluidsbelasting als bedoeld in artikel 10.17 van de wet is bepalend voor de omvang en ligging van de geluidszone als een van de bouwstenen van het beperkingengebied. De geluidszone bakent de maximaal toegelaten geluidsbelasting van het gezamenlijke vliegverkeer van de luchthaven af en heeft gevolgen voor de ruimtelijke ordening rondom de luchthaven.

Voor de situatie waarin sprake is van burgermedegebruik opent artikel 10.28 van de wet aanvullend de mogelijkheid dat er afzonderlijke grenswaarden voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer worden vastgesteld. Aldus kunnen afzonderlijke geluidsruimten worden vastgesteld voor het militair luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer. De aanvullende grenswaarde voor militair luchtverkeer bepaalt de omvang en vorm van een militaire geluidsruimte; die voor het burgerluchtverkeer bepaalt de omvang en vorm van een burgergeluidsruimte. Deze beide geluidsruimten dienen voor de handhaving van het militaire luchtverkeer respectievelijk het burgerluchtverkeer. Beide geluidsruimten hebben geen ruimtelijke doorwerking; dat gebeurt immers door de geluidszone waarin de bijdragen van het militaire luchtverkeer en van het burgerluchtverkeer tezamen zijn gevoegd.

Indien de omvang van het burgerluchtverkeer beperkt is en het vaststellen van een separate burgergeluidsruimte niet zinvol is, kan de grenswaarde voor het burgerluchtverkeer worden vastgesteld in de vorm van een maximum aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis. Dit maximum aantal vliegtuigbewegingen wordt gehanteerd voor de handhaving van het burgerluchtverkeer, terwijl de geluidsbelasting van het burgerluchtverkeer dat daadwerkelijk is uitgevoerd in het kader van de handhaving van de geluidszone, wordt toegevoegd aan die van het militaire luchtverkeer.

Regels met betrekking tot het gebruik van militaire luchthavens door de burgerluchtvaart

Voor die situaties dat er sprake is van burgermedegebruik van militaire luchthavens – hetgeen wordt geconcretiseerd in het voor de betrokken luchthaven vastgestelde luchthavenbesluit – bevat het Besluit militaire luchthavens een aantal algemeen voor de burgerluchtvaart geldende regels alsmede een aantal regels die specifiek gelden voor de recreatieve

luchtvaart en burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient. Als voorbeeld van een algemene regel kan worden genoemd de regel dat het militaire verkeer geen hinder mag ondervinden van het burgerluchtverkeer. Het betreft immers een militaire luchthaven waar militaire operaties plaatsvinden. Bij wijze van voorbeeld van een specifiek voor het recreatieve medegebruik geldende bepaling kan worden genoemd het vereiste dat de recreatieve luchtvaart uitsluitend plaatsvindt in aanwezigheid van een aangewezen coördinator, die het recreatieve verkeer in goede banen leidt.

Inhoudelijk zijn de voorschriften afkomstig uit lagere regelgeving, waarbij de voorschriften zoveel mogelijk zijn vereenvoudigd.

Regels ten aanzien van luchthavens met luchthavenregeling

Zoals hiervoor is opgemerkt, zullen start- en landingsplaatsen voor militaire helikopters en onbemande luchtvaartuigen gestalte krijgen via een luchthavenregeling. Afgezien van regels die worden bepaald door van de omgeving afhankelijke factoren (zoals eventuele woonbebouwing ter plaatse) en die derhalve hun neerslag zullen vinden in de voor de betrokken luchthaven getroffen luchthavenregeling, geldt er voor permanente helihavens een aantal meer algemene eisen. Deze worden neergelegd in het Besluit militaire luchthavens. Te denken valt aan de aanwezigheid op de luchthaven van reddings- en brandblusmiddelen. Voor een deel zijn deze regels afkomstig uit het Besluit inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaartterreinen (BIGNAL), dat in het kader van de herziening van de regelgeving met betrekking tot burgerluchthavens en militaire luchthavens komt te vervallen.

Toekomstige ontwikkelingen

Voor militaire luchthavens bepaalt het onderhavige besluit dat de geluidsbelasting wordt bepaald in Kosteneenheden, en niet in de dosismaat L_{den} . Zoals in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet houdende Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (kamerstukken II, 2005-2006, 30 452, nr. 3, blz 52) is uiteengezet, is de reden hiervoor dat er nog geen voorschrift beschikbaar is voor de berekening van geluidsbelasting voor militaire luchthavens in die dosismaat. De komende jaren zullen nodig zijn om een berekeningsvoorschrift voor de militaire luchthavens op te stellen. Zodra toepasbare contouren kunnen worden berekend, zal voor de militaire luchthavens de beoordelingsmaat Kosteneenheid worden vervangen door L_{den} en zullen $dB(L_{den})$ -contouren worden bepaald. Uitgangspunt is een gelijkwaardige overgang, waarbij de overgang geen nadelige consequenties heeft voor de militaire operaties, noch voor de omgeving. De normstelling die het resultaat is van deze gelijkwaardige overgang zal zijn neerslag krijgen in het Besluit militaire luchthavens.

Op het vlak van de externe veiligheid (memorie van toelichting, blz. 54) heeft het ministerie van Defensie opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de mogelijkheid om voor de militaire luchthavens externe veiligheid door startende en landende vliegtuigen in beeld te brengen, met als doel om, naar analogie van de burgerluchthavens, een beleidskader te ontwikkelen van externe veiligheid rond de militaire luchthavens. Een berekeningsmethodiek voor de beoordeling van externe veiligheid voor vliegtuigbewegingen met jachtvliegtuigen is eind 2004 vastgesteld. Met deze methodiek zullen berekeningen worden uitgevoerd voor de verschillende militaire luchthavens, waarvan de resultaten zullen worden gebruikt voor het ontwikkelen van normstelling en een beleidskader. Inmiddels is opdracht gegeven om het onderzoek voor de ontwikkeling van een methodiek tevens uit te voeren voor vliegtuigbewegingen met helikopters. Voor de andere categorieën militaire vliegtuigen (vaste

vleugeltransportvliegtuigen en lesvliegtuigen) kan gebruik worden gemaakt van het model voor de burgerluchtvaart. De wet opent de mogelijkheid (memorie van toelichting bij artikel 10.12, blz 100) om in het onderhavige besluit grenswaarden en regels met betrekking tot externe veiligheid op te nemen. Een vergelijkbare voorziening is getroffen met het oog op ontwikkelingen op het gebied van lokale luchtverontreiniging (memorie van toelichting bij artikel 10.17, blz 102).

Gevolgen voor burger, bedrijf, milieu en handhaving

Zoals in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (kamerstukken II, 2005–2006, 30 452, nr. 3, §10.7.6) reeds is uiteengezet, brengt de nieuwe regelgeving voor militaire luchthavens – die in belangrijke mate een voortzetting van het reeds geldende systeem behelst – geen grote wijzigingen voor burger en bedrijf mee.

Het vorenstaande betekent dat het onderhavige besluit tot uitvoering van het in de Wet luchtvaart neergelegde systeem voor militaire luchthavens voor het overgrote deel eveneens een voortzetting bevat van reeds bestaande regelgeving. Zo zijn de regels met betrekking tot de geluidsbelasting in belangrijke mate ontleend aan het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart en zijn de regels die zich tot het burgermedegebruik richten, ontleend aan regels die tot nu toe waren vastgelegd in ministeriële regelgeving en voorschriften van de toenmalige bevelhebber van de luchtmacht. Gesteld kan dan ook worden dat het besluit geen extra administratieve lasten voor bedrijven of burgers meebrengt. Het besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL), doch het college heeft gelet op de selectiecriteria besloten het besluit niet te selecteren voor advies. In het kader van de bedrijfseffectentoets is geconcludeerd dat er zich geen substantiële effecten voordoen. Met betrekking tot de milieueffecten kan worden geconstateerd dat het voorliggende besluit geen substantiële veranderingen meebrengt ten opzichte van het huidige beleid. Het besluit bevat enkel een aantal thans reeds gehanteerde maximumwaarden met betrekking tot de geluidsbelasting en de hoogte van obstakels. De concrete invulling van de milieueffecten per luchthaven vindt plaats in het kader van het voor de individuele luchthaven vast te stellen luchthavenbesluit. Bij het totstandbrengen van een luchthavenbesluit zullen ingevolge de luchtkwaliteitseisen door de Minister van Defensie ook – zij het in ander kader dan in het kader van de luchtvaartwetgeving – de consequenties van de aanleg of wijziging van de luchthaven voor de luchtkwaliteit worden beoordeeld aan de hand van de terzake geldende eisen (immissie). Het onderhavige besluit bevat geen regels met het oog op het tegengaan van lokale luchtverontreiniging in de vorm van uitstoot door luchtvaartuigen (emissie). Hiervoor zijn nog geen criteria beschikbaar. In afwachting daarvan maakt de Wet luchtvaart – zoals hiervoor reeds is vermeld – het mogelijk om in de toekomst dergelijke criteria op te nemen in het voor een luchthaven vast te stellen luchthavenbesluit.

Ook op het gebied van de effecten voor de uitvoering en handhaving doen zich bij het onderhavige besluit geen substantiële wijzigingen voor.

Van de gelegenheid is overigens gebruik gemaakt om de tot nu toe in lagere regelgeving vervatte zeer gedetailleerde regels kritisch te bezien. Dit heeft ertoe geleid dat deze regels zijn teruggebracht tot de hoogst noodzakelijke, waarbij met name is geschrapt in de regels en de procedure voor aanwijzing van de coördinatoren die leiding geven aan de recreatieve luchtvaart. Dit betekent dat de gedetailleerdheid van de regelgeving waarmee betrokkenen worden geconfronteerd, zal afnemen. Voorts zijn waar mogelijk regels die in feite overbodig zijn, geschrapt. Bij

wijze van voorbeeld kan worden genoemd het voorschrift dat recreatief luchtverkeer niet is toegestaan indien tegelijkertijd ter plaatse straalvliegtuigen taxiën, landen of starten. Tijdens openstellingsuren van de militaire luchthaven zal de luchtverkeersleiding conflicten voorkómen, terwijl buiten de openstellingstijden, wanneer er geen luchtverkeersleiding aanwezig is maar er nog wel recreatief verkeer kan plaatsvinden, er geen sprake zal zijn van verkeer met straalvliegtuigen. De situatie die het voorschrift beoogde te reguleren, wordt derhalve langs andere weg reeds in goede banen geleid.

In het Besluit militaire luchthavens is bewust gekozen voor voortzetting van het niet langs strafrechtelijke weg sanctioneren van regels die zich tot de burgerluchtvaart richten. Reden hiervoor is dat in de praktijk is gebleken dat hieraan in de situatie van burgermedegebruik geen behoefte bestaat. Een goed gesprek in geval van eventueel niet-naleven van de regels, met op de achtergrond als ultieme sanctie beperking of beëindiging van het medegebruik, blijkt in de praktijk afdoende te werken.

Artikelen

Artikel 1

Van de in artikel 1 opgenomen definities is een groot aantal afkomstig uit het BGGL. Dit betreft de op bouwvergunningen, gebouwen, ligplaatsen en standplaatsen betrekking hebbende begrippen alsmede het tweede en derde lid van artikel 1. Ten opzichte van het BGGL is de definitie van het begrip «geluidszone» in die zin aangepast dat verwezen wordt naar artikel 10.17, eerste lid, van de Wet luchtvaart, terwijl voor de definitie van «ander geluidsgevoelig gebouw» aansluiting is gezocht bij het Bouwbesluit 2003. Er is voor gekozen om het begrip «geluidszone» als onderscheidend begrip te handhaven aangezien het totale beperkingengebied uit meerdere samenstellende delen bestaat. Om diezelfde reden is tevens voorzien in een definitie van het begrip «obstakelbeheergebied», dat immers ook onderdeel vormt van het totale beperkingengebied.

De definitie «grenswaarde voor de geluidsbelasting» betreft de waarde van de geluidsbelasting die de omvang en ligging van de geluidszone bepaalt. Buiten de geluidszone mag geen waarde van de geluidsbelasting voorkomen die hoger is dan deze grenswaarde. Binnen de geluidszone mag de waarde van de geluidsbelasting hoger zijn dan de grenswaarde. Meestal zal de waarde van de geluidsbelasting hoger zijn voor locaties die dichterbij de luchthaven liggen. Een lijn die locaties verbindt waar dezelfde waarde van de geluidsbelasting geldt, wordt een «geluidscontour» genoemd. De «geluidszone» wordt gevormd door de geluidscontour die behoort bij de grenswaarde voor de geluidsbelasting. De definitie van het begrip «helihaven» is ingegeven door de wens om ten aanzien van de categorie permanent ingerichte start/landingsplaatsen voor helikopters algemene regels vast te leggen als bedoeld in artikel 10.39, vijfde lid, van de wet.

Artikel 2

Ter uitvoering van artikel 10.12 van de wet geeft artikel 2 de reikwijdte van titel 10.3 inzake militaire luchthavens aan en stelt het vast voor welke luchthavens vaststelling van een luchthavenbesluit noodzakelijk is.

Onder de reikwijdte van titel 10.3 vallen in de eerste plaats de in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, met name genoemde militaire luchthavens. Het betreft hier de vliegbases en het marinevliegbasis waarvoor ingevolge de Luchtvaartwet vaststelling van een zogenaamde aanwijzing was vereist. Dat gegeven, dat ten nauwste verband houdt met de met het gebruik van de luchthaven gepaard gaande ruimtelijke consequenties, is er bepalend voor om voor de hier bedoelde luchthavens vaststelling van een

luchthavenbesluit te eisen (artikel 2, tweede lid). Verwezen wordt mede naar het in het kader van de overgang op de Wet luchtvaart voorziene overgangsrecht.

Voorts zal titel 10.3 van toepassing zijn op de in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, bedoelde luchthavens, waarvoor ingevolge het in de wet voorziene stelsel vaststelling van een luchthavenregeling is vereist. Dat een luchthavenregeling vereist is, volgt immers uit artikel 8.1a, vijfde lid, van de wet, dat bepaalt dat voor een militaire luchthaven een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling van kracht moet zijn. Een andere luchthaven dan de met naam genoemde waarvoor een luchthavenbesluit is vereist, dient dus te beschikken over een luchthavenregeling. De aanwijzing van alle betrokken landingsplaatsen waarom het hier gaat, zal ingevolge onderdeel b geschieden bij ministeriële regeling.

Een dergelijke luchthavenregeling wordt vastgesteld wanneer sprake is van een geheel of gedeeltelijk voor het starten en landen van luchtvaartuigen bestemd gebied dat daarvoor in één jaar meer dan twaalf maal wordt gebruikt. Uitgangspunt daarbij is dat het per keer gaat om één, aaneengesloten, periode van maximaal een etmaal. Dit criterium, dat is ontleend aan de rechtspraak¹ over vergunningen op grond van de Wet milieubeheer, is vastgelegd in artikel 2, eerste lid, onderdeel b. Het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen op de concrete luchthaven hangt ten nauwste samen met de specifieke situatie en kan derhalve per luchthaven verschillen. Om die reden wordt dat maximum vastgelegd in de voor de concrete luchthaven vastgestelde luchthavenregeling. De omvang van het gebruik van een militaire luchthaven met een luchthavenregeling maakt dat het vaststellen van een geluidszone niet in de rede ligt. Voor het beperken van eventuele milieueffecten buiten de luchthaven zullen per luchthaven gebruiksvoorwaarden worden vastgelegd.

Wanneer ten hoogste twaalf maal per jaar gebruik wordt gemaakt van een terrein, dan zijn de consequenties daarvan voor de omgeving zodanig gering dat uit hoofde van veiligheid of geluidsbelasting geen andere regels behoeven te worden gesteld dan die welke aan de algemene vrijstelling voor het landen en opstijgen met militaire helikopters zullen worden verbonden. Dit incidenteel uitvoeren van een landing met een helikopter kan evenals onder vigeur van de Luchtvaartwet geschieden op basis van een algemene vrijstelling, in de Wet luchtvaart op basis van artikel 10.44.

Bij de krachtens het eerste lid, onderdeel b, van artikel 2 aan te wijzen luchthavens waarvoor een luchthavenregeling wordt vastgesteld, moet primair worden gedacht aan luchthavens die permanent zijn ingericht en uitgerust voor het uitsluitend gebruik door helikopters. In dit besluit worden deze luchthavens aangeduid als «helihavens». Voor deze categorie luchthavens wordt in hoofdstuk 5 een algemeen kader voor aanleg, inrichting en uitrusting gegeven. Specifiek op de concrete luchthaven betrekking hebbende voorschriften worden neergelegd in de luchthavenregeling voor die luchthaven.

Artikelen 3 en 4

Ter uitvoering van artikel 10.12, tweede lid, van de wet stellen de artikelen 3 en 4 de grenswaarden vast voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen. Artikel 3 bepaalt dat de geluidsbelasting – zoals in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (kamerstukken II, 2005–2006, 30 452, nr. 3, §7.4) is uiteengezet – wordt uitgedrukt in Kosteneenheden. De geluidsbelasting wordt vastgesteld volgens de in het tweede lid van

¹ Afdeling Bestuursrechtspraak 11.05.2005, nr. 200404617/1, AB 2005/333

artikel 3 opgenomen formule, die ontleend is aan artikel 1, eerste lid, onderdeel h, van het BGGL en artikel 25, eerste lid, onderdeel a, van de Luchtvaartwet. Evenals dit onder de Luchtvaartwet het geval was, betreft de geluidsbelasting in Kosteneenheden alleen de luchtvaart als omschreven in artikel 3, tweede lid. Onderstaande tabel geeft dit schematisch weer:

Luchtvaartuigen						
Niet-vliegtuigen	Vliegtuigen					
	Massa ≤ 390 kg	390 kg < Massa ≤ 6.000 kg				Massa > 6.000 kg
		Helikopter	Vaste vleugelvliegtuigen			
			Schroefaandrijving		Straal-aandrijving	
			Kleine routes/ procedures	Grote routes/ procedures		
-	-	Ke	-	Ke	Ke	Ke
Tabel: eenheid waarin geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen wordt uitgedrukt						

Artikel 4 bevat de in artikel 10.12, tweede lid, van de wet bedoelde uniforme grenswaarde voor de geluidsbelasting buiten het beperkingengebied van de in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, met naam genoemde militaire luchthavens waarvoor een luchthavenbesluit zal worden vastgesteld. De hier bedoelde grenswaarde is de grenswaarde die de buitenrand van de geluidszone bepaalt. Buiten de geluidszone zal de geluidsbelasting door startende en landende luchtvaartuigen de in het eerste lid van artikel 4 genoemde waarde van 35 Kosteneenheden dus niet mogen overschrijden. Inhoudelijk is het artikel ontleend aan artikel 2 van het BGGL.

Artikelen 5 tot en met 13

De artikelen 5 tot en met 13 zijn inhoudelijk ontleend aan het BGGL. In het BGGL betrof het de artikelen 4 tot en met 13a zoals die in het oorspronkelijke besluit waren opgenomen (Stb. 1996, 668), dan wel nadien gewijzigd (voor zover hier van belang Stb. 2001, 379, en Stb. 2003, 241). Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het in het BGGL neergelegde systeem waar mogelijk te vereenvoudigen, daarbij mede rekening houdend met in de praktijk gebleken wensen tot versoepeling van bouwmogelijkheden, waarbij het in het bijzonder gaat om het opvullen van open plekken in bestaande bebouwing binnen de bebouwde kom. Daarnaast wordt in vergelijking tot het BGGL voor de nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen overgegaan op een vereenvoudigd systeem dat niet langer een getrapte opbouw van diverse Kosteneenhedencontouren kent, doch een tweedeling met een soepel regime buiten de 45 Ke-contour en een strenger regime binnen de 45 Ke-contour. In het verlengde daarvan is ook het regime voor bestaande bouw vereenvoudigd ten opzichte van het BGGL.

Artikelen 5, 6 en 7

In de artikelen 5 tot en met 7 worden regels gegeven met betrekking tot de situatie waarin het gaat om nieuwbouw.

Artikel 5 (ontleend aan artikel 4 BGGL) brengt mee dat – afgezien van de in de artikelen 6 en 7 voorziene nieuwbouwmogelijkheden – in het beperkingengebied zoals dat voor het aspect geluidsbelasting in een

bestemmingsplan is neergelegd (geluidszone), geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen, standplaatsen en ligplaatsen zijn toegestaan. Bepalend voor het aanmerken als bestaande bouw is het verleend zijn van de bouwvergunning op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone.

De specifieke gevallen waarin voor nieuwbouw binnen de geluidszone een hogere geluidsbelasting is toegestaan dan 35 Kosteneenheden, zijn neergelegd in *artikel 6* (ontleend aan artikel 5 BGGL). Het betreft hier onder andere – kort samengevat – nieuwbouw ter opvulling van een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing, nieuwbouw die reeds bestaande bebouwing anders dan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen vervangt, alsmede situaties waarin vaststaat dat de geluidsbelasting binnen een termijn van twee jaar zal afnemen. Nieuw is de in onderdeel 3 van artikel 6 geregelde situatie waarin een woning of ander geluidsgevoelig gebouw wordt verplaatst van een hoogbelast gebied naar een locatie waar de geluidsbelasting lager is. Daarmee wordt aangesloten bij de voor de burgerluchtvaart gehanteerde systematiek. In het kader van de hiervoor genoemde overgang naar een tweedeling in de geluidscontouren is de in artikel 5 BGGL gehanteerde grens van 40 Ke opgetrokken naar 45 Ke. Het voorkomen van terugloop van het aantal inwoners van dorpen weegt hier zwaarder dan een geringe toename van het aantal geluidgehinderden. Aangezien onder de Wet luchtvaart niet langer sprake zal zijn van een plan in hoofdzaak voor de aanleg en het gebruik van de luchthaven, zal onder de Wet luchtvaart de politieke besluitvorming omtrent het gebruik van militaire luchthavens bepalend zijn voor het vaststellen van een eventuele vermindering van de geluidsbelasting. Daarbij dient te worden gedacht aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aan te bieden kabinetsstandpunten betreffende wijziging in het gebruik van militaire luchthavens.

Artikel 7 bevat de nieuwbouwmogelijkheden in het gebied tot 65 Ke. Ten opzichte van het BGGL is het regime vereenvoudigd door de in het getrapte systeem van het BGGL gehanteerde grens van 55 Ke te laten vervallen. Voorts is een versoepeling doorgevoerd. In de onderdelen 1 tot en met 3 wordt nieuwbouw, die in het BGGL beperkt was tot 40 Ke of 45 Ke, in bepaalde gevallen mogelijk gemaakt tot 65 Ke. Deze mogelijkheden betreffen vergelijkbare mogelijkheden tot nieuwbouw als in artikel 6 in de onderdelen 1 tot en met 3 in het gebied tot 45 Ke, maar deze mogelijkheden worden in artikel 7, in het hogere geluidsbelaste gebied tot 65 Ke, beperkt tot nieuwbouw binnen de bebouwde kom. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan in de praktijk gebleken wensen voor nieuwbouw voor zover die plaatsvindt binnen de bestaande bebouwde kom. Onderdeel 4 is ontleend aan artikel 5, lid a, onder 3, van het BGGL. De bepaling is versoepeld tot het gebied tot 65 Ke indien vaststaat dat de geluidsbelasting ter plaatse binnen twee jaren zal afnemen tot 35 Ke of minder. Onderdeel 5 is ontleend aan artikel 6 van het BGGL en betreft nieuwbouw ter vervanging van reeds aanwezige woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen.

Artikelen 8 tot en met 13

De artikelen 8 tot en met 13 geven regels voor bestaande situaties: het betreft achtereenvolgens bestaande woningen, bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen en bestaande standplaatsen en ligplaatsen. Opgemerkt wordt dat de in de artikelen 7, 8 en 9 BGGL geregelde situaties in het onderhavige besluit niet terugkeren. Reden hiervoor is dat die artikelen van het BGGL in de praktijk geen toepassing vonden ten aanzien van de zich bij militaire luchtvaartterreinen zich voordoende situatie, omdat deze artikelen betrekking hebben op situaties waarbij de geluidsbelasting nieuw is, zoals bij de aanwijzing van een nieuw luchtvaartterrein.

Artikel 8 (ontleend aan artikel 7 BGGL) stelt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen die reeds aanwezig zijn in de geluidszone op 40 Ke.

Artikel 9 (ontleend aan artikel 11 BGGL) bevat een uitzondering op artikel 8 in die zin dat in een viertal situaties 65 Ke geldt als de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Die situaties houden verband met de waarde van de geluidswering, het tijdstip waarop de bouwvergunning is afgegeven of het aanbod voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen of de toestemming voor het onderzoek voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. Nieuw is dat het regime geldt voor het gebied van 40 Ke tot 65 Ke, terwijl die in het BGGL geldt voor het gebied van 55 Ke tot 65 Ke. Omdat het geluidsisolatieprogramma is uitgevoerd voor bestaande woningen binnen de 40 Ke-contour leidt dit niet tot een feitelijke wijziging in het regime.

Artikel 10 betreft bestaande geluidsgevoelige gebouwen niet zijnde woningen. Voor deze andere geluidsgevoelige gebouwen geldt dat de maximaal toelaatbare geluidsbelasting 35 Ke bedraagt. Het is ingevolge *artikel 11* mogelijk om andere geluidsgevoelige gebouwen tussen de 35 en de 65 Ke-contour te handhaven indien de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie voldoende is dan wel alsnog voldoende geluidwerende voorzieningen zijn getroffen, een aanbod voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen is gedaan of de eigenaar geen toestemming heeft gegeven voor het uitvoeren van onderzoek voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. Voor beide eerstgenoemde gevallen gelden de waarden voor de geluidswering van de regeling geluidwerende voorzieningen conform artikel 10.24 j° 8.32 van de Wet luchtvaart. Dit regime is ongewijzigd ten opzichte van het BGGL.

De *artikelen 12 en 13* betreffen de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woonwagenstandplaatsen en ligplaatsen voor woonschepen. De bepalingen alsmede de vastgelegde waarde van 40 Ke zijn ongewijzigd overgenomen uit het BGGL.

Artikel 14

Artikel 14 voorziet in het zogenaamde blijfrecht, dat onder de Luchtvaartwet was vastgelegd in artikel 26a, tweede lid. Het blijfrecht houdt in dat bewoners of gebruikers van gebouwen ten aanzien waarvan uit de artikelen 8 tot en met 13 voortvloeit dat de bewoning of het gebruik moet worden beëindigd, niettemin het gebouw mogen blijven bewonen of gebruiken overeenkomstig de bestemming die het gebouw had op het moment van vaststelling van de geluidszone.

Artikel 15

Dit artikel voorziet in de vaststelling van afzonderlijke grenswaarden voor de geluidsbelasting door militair luchtverkeer en door civiel luchtverkeer in de situatie dat op de betrokken militaire luchthaven een vergunning voor burgermedegebruik door tussenkomst van een burger-exploitant is verleend. De in die situatie ingevolge artikel 10.28 vastgelegde afzonderlijke grenswaarden zijn uitsluitend van betekenis voor de handhaving van de geluidsbelasting en hebben derhalve geen ruimtelijke doorwerking naar de omgeving van de luchthaven.

Artikel 16

Ter uitvoering van artikel 10.12, tweede lid, van de wet bevat artikel 16 een aantal algemeen geldende regels ter zake van de maximale hoogte van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer. Regels die leiden tot beperking van de bestemming en het gebruik van de grond, kunnen ingevolge artikel 10.17, derde lid, van de wet in het luchthavenbesluit van de betrokken luchthaven worden opgenomen.

Met betrekking tot militaire luchthavens zijn wat betreft de algemene regels met betrekking tot de hoogte van objecten bepalend de in het kader van de NAVO terzake gemaakte afspraken. Om die reden verwijst het *eerste lid* naar de op dit gebied geldende zg. Stanag, te weten NATO Standardization Agreement nr. 3759 inzake NATO Supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, Volume II, for the preparation of instrument approach and departure Procedures – AATCP-1(B). Deze Stanag bevat gedetailleerde regels op het gebied van obstakelvlakken, te weten het landingsvlak, het startvlak en het zijvlak (funnel), alsmede het horizontaal en conisch vlak (Inner Horizontal and Conical Surface IHCS. De hier bedoelde regels houden rechtstreeks verband met de ligging van de start- en landingsbaan. De bepaling heeft uiteraard geen betrekking op reeds bestaande gebouwen of gebouwen waarvoor de bouwvergunning reeds is verleend. Bestemmingsplannen waarin mogelijkheden zijn vastgelegd voor bouwwerken met een hoogte die hoger is dan de maximaal toelaatbare hoogte, worden eveneens gerespecteerd. Nieuwe strijdigheden kunnen niet worden toegestaan. Bepalend is daarvoor het tijdstip waarop de ligging van het obstakelbeheergebied kenbaar is gemaakt. Dit is geschied op 25 juni 2004 bij gelegenheid van de publicatie van deel III van het SMT-2.

Het *tweede lid* heeft betrekking op het Instrument Landingssysteem (ILS). Het ILS is bedoeld voor het nauwkeuriger uitvoeren van naderingen ook onder slechtere weersomstandigheden. Voor het goed functioneren van het ILS geldt dat een gebied rondom de start- en landingsbaan geen verstoring mag opleveren. Dit gebied bestaat uit een rechthoekig deelgebied rond de start- en landingsbaan en twee aansluitende deelgebieden in het verlengde van de baan. In het verstoringsgebied van het ILS moeten objecten worden getoetst op eventuele verstoringseffecten. Bestaande objecten kunnen aanleiding zijn tot verstoring van het ILS en resulteren in restricties op het vliegen. De ligging van het verstoringsgebied, de maximaal toelaatbare hoogtes, alsmede de criteria voor de verstoringseffecten en de restricties op het vliegen zijn opgenomen in ICAO EUR DOC 015.

Bestaande objecten, gebouwen waarvoor de bouwvergunning reeds is verleend, alsmede bestemmingsplannen waarin mogelijkheden zijn vastgelegd voor bouwwerken met een hoogte die hoger is dan de maximaal toelaatbare hoogte, worden gerespecteerd. Nieuwe bouwplannen in het verstoringsgebied moeten worden getoetst. Bepalend is daarvoor het in het tweede lid genoemde tijdstip waarop het beleid door de staatssecretaris van Defensie is bekend gesteld aan de provincies en gemeenten. Deze bekendmaking is bij brief van de staatssecretaris aan provincies en gemeenten gezonden en is bovendien gepubliceerd in de Staatscourant (nr. 226).

Behalve over ILS kan een luchthaven ook de beschikking hebben over andere naderingshulpmiddelen, zoals radar (*derde lid*). Voor radar geldt dat voor het goed functioneren vrije zichtlijnen moeten worden gewaarborgd en een gebied rondom de radar geen verstoring mag opleveren. De ligging van het verstoringsgebied en de in dat kader toelaatbare hoogtes zijn gekoppeld aan de locatie van de installatie en afhankelijk van de technische specificaties van de installatie.

Bestaande objecten, gebouwen waarvoor de bouwvergunning reeds is verleend, alsmede vigerende bestemmingsplannen waarin mogelijkheden zijn vastgelegd voor bouwwerken met een hoogte die hoger is dan uit een oogpunt van het voorkómen van verstoring wenselijk is, worden gerespecteerd. Nieuwe bouwplannen in het verstoringsgebied moeten worden getoetst. Bepalend is daarvoor het beleid op dit gebied en de hiervoor reeds genoemde bekendmaking daarvan door de staatssecretaris van Defensie aan de provincies en gemeenten.

Het gebied rond de luchthaven waar beperkingen gelden voor de maximaal toelaatbare hoogte is een samenstel van het beperkingengebied funnel/IHCS, het ILS-verstoringsgebied en het radarverstoringsgebied. Deze drie gebieden overlappen elkaar gedeeltelijk. Een locatie op de grond kan derhalve gelegen zijn in een, twee of alle drie gebieden met criteria voor de toelaatbare hoogte.

De documenten genoemd in het eerste en tweede lid bevatten uitzonderingsmogelijkheden van de hoogtebeperkingen. Onderdeel van de beoordeling daarvan is een luchtvaarttechnisch onderzoek door de betrokken luchtvaartautoriteit. Het *vierde lid* bevat een versoepeling van de in het tweede en derde lid gestelde regels. Het object mag hoger zijn dan uit het derde lid volgt indien uit technisch onderzoek blijkt dat de verstoring van ILS of de radarzichtlijnen uit oogpunt van veiligheid van het luchtverkeer niet onaanvaardbaar is.

Artikelen 17 tot en met 27

Hoofdstuk 4 van het Besluit militaire luchthavens bevat ter uitvoering van artikel 10.13, tweede lid, van de wet regels met betrekking tot het gebruik van militaire luchthavens door de burgerluchtvaart. Het betreft in de eerste plaats een aantal algemene bepalingen, die zijn ontleend aan de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende, bij regeling van de Minister van Defensie van 8 mei 1967 vastgestelde Algemene en bijzondere voorwaarden betreffende het medegebruik van militaire luchtvaartterreinen door derden (Stcrt. 1969, 67²) (hierna: de Algemene en bijzondere voorwaarden). Daarnaast bevat hoofdstuk 4 een aantal regels die specifiek gelden voor de recreatieve burgerluchtvaart, zoals zweefvliegen en modelvliegen. Deze regels zijn inhoudelijk deels ontleend aan de hiervoor genoemde Algemene en bijzondere voorwaarden, en deels ontleend aan het destijds door de bevelhebber der luchtsrijdkrachten voor de militaire luchtvaartterreinen vastgestelde Voorschrift Defensiebepalingen Recreatieve Luchtvaart³.

Voor het toestaan van het gebruik van militaire luchthavens door de burgerluchtvaart kent de Wet luchtvaart blijkens artikel 10.13 een drietal instrumenten, te weten de vergunning voor burgermedegebruik, de vrijstelling en de ontheffing. Zonder een dergelijke toestemming is het ingevolge artikel 10.13 verboden om te landen op of op te stijgen van een militaire luchthaven. De tijden gedurende welke de militaire luchthaven open staat voor burgerluchtverkeer, worden vastgelegd in het voor de concrete luchthaven vastgestelde luchthavenbesluit. Voor bepaalde vormen van recreatieve luchtvaart worden daarnaast in artikel 21 van het onderhavige besluit afwijkende regels met betrekking tot de openstelling gegeven.

Artikelen 17 en 18

Het feit dat het om militaire luchthavens gaat betekent dat het primaat ligt bij de militaire luchtvaart en dat het medegebruik door de burgerluchtvaart de operationele taakuitvoering door de krijgsmacht niet mag doorkruisen. *Artikel 17* legt dit in die zin vast dat het burgerluchtverkeer

² Latere wijzigingen zijn abusievelijk niet bekendgemaakt in de Staatscourant. De doorlopende tekst van de Algemene en bijzondere voorwaarden is te vinden in de bundel Luchtvaartvoorschriften (Sdu uitgevers) onder nummer 1034.v.

³ Betreft intern voorschrift Defensie; opgenomen in bundel Luchtvaartvoorschriften (Sdu uitgevers) onder nummer 1034.z.

het militaire luchtverkeer niet mag hinderen en dat de gezagvoerders van burgerluchtvaartuigen zich houden aan de door de (militaire) luchtverkeersleiding gegeven aanwijzingen. Inhoudelijk is deze bepaling ongewijzigd overgenomen uit artikel 8 van de Algemene en bijzondere voorwaarden.

Artikel 18 bevat het complement van artikel 17 en legt een aantal specifieke bevoegdheden voor de commandant van de militaire luchthaven expliciet vast. Het betreft o.a. de bevoegdheid om in het belang van de militaire luchtvaart aanwijzingen te geven aan de burgerluchtvaart, dan wel om in geval van militaire oefeningen of onvoorziene omstandigheden te bepalen dat het burgerluchtverkeer op de luchthaven tijdelijk wordt stilgelegd. Het spreekt vanzelf dat voor zover het oefeningen betreft, daarover tijdig contact wordt gelegd met de betrokken burgerluchtvaart. Bij onvoorziene omstandigheden, waarbij moet worden gedacht aan een ongeval of de als gevolg van een bepaalde dreiging noodzakelijke inzet van militaire luchtvaartuigen, ligt dat uiteraard anders.

In de praktijk is gebleken dat de naleving van de aanwijzingen van de commandant over het algemeen geen probleem oplevert. Als ultieme sanctie bepaalt het vierde lid dat in geval van niet-nakoming de toegang tot de luchthaven kan worden beperkt of ontzegd, dan wel het gebruik van de luchthaven tijdelijk kan worden verboden. In de aan de concrete vergunning, vrijstelling of ontheffing verbonden beperkingen en voorwaarden zal dit worden vastgelegd.

Inhoudelijk is artikel 18 ontleend aan de artikelen 4, 5, 6, 18 en 19 van de Algemene en bijzondere voorwaarden.

Artikel 19

Artikel 19 legt aan de burgerluchtvaart een algemene zorgplicht op om van de militaire luchthaven een behoorlijk gebruik te maken. Dit betekent bijvoorbeeld dat eventueel bij het beoefenen van een bepaalde tak van recreatieve luchtvaart gebruikte voorwerpen (zoals de bij lierstarts gebruikte breukstukjes van de lierkabel) na afloop van de activiteiten worden opgeruimd, zodat de overige luchtvaart daarna weer veilig van de luchthaven gebruik kan maken. Deze algemene bepaling treedt in de plaats van gedetailleerde voorschriften als bijvoorbeeld vervat in de artikelen 29 en 31 van de Algemene en bijzondere voorwaarden.

Artikel 20

De recreatieve burgerluchtvaart omvat een aantal takken van sport, waarvoor verschillende eisen gelden. Om die reden geeft artikel 20, in navolging van artikel 26 van de Algemene en bijzondere voorwaarden, een omschrijving van de diverse vormen van recreatieve luchtvaart.

Het motorsportvliegen is beperkt tot vaste-vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving. Afhankelijk van gewicht en snelheid van een dergelijk vliegtuig kunnen in de voor de recreatieve luchtvaart te verlenen medegebruikvergunning nadere eisen worden gesteld aan het gebruik van een militaire luchthaven. Hierbij moet worden gedacht aan de eis dat een vliegtuig met schroefaandrijving van een bepaald gewicht of bepaalde snelheid alleen binnen openstellingstijden, dus onder andere met luchtverkeersleiding, mag starten of landen. Straalvliegtuigen vallen hier dus niet onder.

De gewichtsgrens voor modelvliegtuigen is afgestemd op de Regeling modelvliegen.

Artikel 21

De openstellingstijden van de militaire luchthaven worden primair vastgelegd in het voor de specifieke luchthaven vastgestelde luchthavenbesluit. Voor de recreatieve luchtvaart gelden specifieke voorschriften, die

enerzijds kunnen meebrengen dat recreatieve luchtvaart ook is toegestaan buiten de openstellingstijden als opgenomen in het concrete luchthavenbesluit, en anderzijds een beperking kunnen bevatten in die zin dat gedurende de openstellingstijden recreatieve luchtvaart niet is toegestaan. Artikel 21 bevat de algemeen geldende specifieke voorschriften voor de recreatieve luchtvaart. Achterliggende redenen voor de in dit artikel vervatte regeling zijn in de eerste plaats het feit dat bij de recreatieve luchtvaart op zicht wordt gevlogen, en voorts het voorkomen van eventuele geluidsoverlast op bepaalde tijden en dagen. Bij dit laatste aspect kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een sleepvliegtuig, dat immers voortdurend op dezelfde plaats actief is. Inhoudelijk is artikel 21 ontleend aan artikel 33 van de Algemene en bijzondere voorwaarden.

Artikel 22

Uitgangspunt is dat recreatieve luchtvaart altijd geschiedt in aanwezigheid van een voor de betrokken tak van recreatieve luchtvaart door de commandant van de luchthaven aangewezen coördinator (eerste lid). Deze geeft leiding aan de betrokken tak van recreatieve luchtvaart, hetgeen onder meer inhoudt dat hij ervoor zorgdraagt dat de betrokken recreatieve luchtvaart ordelijk verloopt en dat het terrein na afloop van de activiteiten wordt gecontroleerd op achtergebleven voorwerpen en beschadiging. Binnen de reguliere openstellingstijden zoals vastgelegd in het voor de luchthaven vastgestelde luchthavenbesluit bestaat er een directe lijn tussen de coördinatoren en de commandant of de verkeersleider. Dit is anders buiten de reguliere openstellingstijden. Voor die situatie vereist het tweede lid de aanwezigheid van een hoofdvliegercoördinator die dan het recreatieve burgerluchtverkeer coördineert.

Zijn er op een militaire luchthaven meerdere vliegclubs actief, dan treedt een in onderling overleg tussen deze clubs aan te wijzen coördinator als coördinator voor alle betrokken vliegactiviteiten op (derde lid). Ook deze bepaling is ontleend aan de Algemene en bijzondere voorwaarden.

Artikel 23

De taak van de diverse in artikel 22 genoemde coördinatoren is neergelegd in het derde en vierde lid van artikel 23 (ontleend aan artikel 34 van de Algemene en bijzondere voorwaarden en artikel 3 van het Voorschrift Defensiebepalingen Recreatieve Luchtvaart). De coördinator voor de betrokken tak van recreatieve luchtvaart heeft tot taak het geven van leiding aan en het houden van toezicht op die tak van luchtvaart waarvoor hij als coördinator is aangewezen. De hoofdcoördinator heeft het algehele toezicht op de totaliteit van recreatieve luchtvaart. Tot zijn taak behoort tevens het in geval van een calamiteit inschakelen van hulpdiensten. Buiten de reguliere openstellingsuren is hij immers de dienstdoende verantwoordelijke autoriteit ter plaatse. Bij de uitvoering van zijn taak is hij gebonden aan de – van te voren – door de commandant gegeven aanwijzingen.

Ingevolge het eerste en tweede lid worden de coördinatoren aangewezen door de commandant van de luchthaven. Het vijfde lid bevat de basis voor de aan de betrokken personen te stellen eisen. Het gaat daarbij om kennis en ervaring op het gebied van de betrokken vorm of vormen van recreatieve luchtvaart waarvoor betrokkene als coördinator optreedt, alsmede om geschiktheid voor de functie. Deze kennis en ervaring zal betrokkene kunnen aantonen door middel van het bezit van een relevant vliegbrevet of aantoonbare ervaring met het daadwerkelijk luchtverkeer, bijvoorbeeld in de hoedanigheid van luchtverkeersleider. Het zesde lid geeft de commandant de bevoegdheid om de aanwijzing als coördinator te schorsen of in te trekken. Grond hiervoor zal zijn dat betrokkene niet

meer aan de gestelde eisen voldoet, dan wel wangedrag. Inhoudelijk is dit artikel ontleend aan artikel 34 van de Algemene en bijzondere voorwaarden.

Artikel 24

Het eerste lid legt vast dat de beoefenaars van recreatieve burgerluchtvaart zich gedragen conform de aanwijzingen van de betrokken coördinator. Het begrip beoefenaars heeft een ruime strekking. Hieronder vallen niet alleen de daadwerkelijke vliegers, maar bijvoorbeeld ook degene die de lier bedient bij het zweefvliegen met lierstarts.

De coördinatoren volgen buiten de reguliere openstellingstijden aanwijzingen van de hoofdvliegcoördinator op, zoals zij binnen de openstellingstijden de aanwijzingen van de commandant opvolgen. Wordt er slechts één vorm van recreatieve luchtvaart uitgeoefend, dan is uiteraard de aanwezigheid van de betrokken coördinator voldoende en vervult deze de functie van hoofdvliegcoördinator (derde lid). Het vierde lid van artikel 23 brengt in dat verband mee dat de coördinator in die situatie is gebonden aan de aanwijzingen van de commandant.

Artikel 25

Vindt de – ingevolge artikel 10.13, eerste lid, Wet luchtvaart tot de luchthaven toegelaten – recreatieve luchtvaart plaats buiten de reguliere openstellingstijden, dan treedt voor zover het aspecten van recreatieve luchtvaart betreft een door de commandant van de luchthaven aangewezen hoofdvliegcoördinator in de plaats van de commandant. Ingevolge artikel 25 mag buiten de openstellingstijden slechts worden gevlogen in aanwezigheid van deze hoofdvliegcoördinator. Voorts gelden als voorwaarden dat aangezien buiten openstellingstijden geen verkeersleiding aanwezig behoeft te zijn, er uitsluitend wordt gevlogen volgens de voorschriften voor het vliegen op zicht, dat er gescheiden circuits zijn voor de diverse vormen van recreatieve luchtvaart, en dat er zich in een verkeerscircuit voor motorsportvliegen niet meer dan 3 vliegtuigen bevinden. Vanwege het grote snelheidsverschil tussen motorsportvliegtuigen en ultralichte vliegtuigen zijn ook de circuits voor deze twee vormen van recreatieve luchtvaart van elkaar gescheiden. De circuits worden lokaal bepaald door de commandant van de betrokken luchthaven.

Inhoudelijk zijn de in dit artikel opgenomen eisen ontleend aan artikel 33 van de Algemene en bijzondere voorwaarden.

Artikel 26, eerste lid (ontleend aan artikel 27 van de Algemene en bijzondere voorwaarden), bevat een beperking van het aantal op de luchthaven gestationeerde sleepvliegtuigen. Reden hiervoor is enerzijds de vliegveiligheid, anderzijds het beperken van geluidsoverlast. In verband met bijzondere gebeurtenissen als een vliegevenement kan dit aantal tijdelijk worden verhoogd tot een maximum van vier sleepvliegtuigen. Het tweede lid legt vast dat de sleepvlieger – ook al is dit een motorvliegtuig – de aanwijzingen van de zweefvliegcoördinator volgt. De sleepvlieger bevindt zich immers in het circuit voor zweefvliegtuigen. Mede in dat verband bepaalt het derde lid van artikel 26 dat het sleepvliegtuig alleen wordt gebruikt voor sleepgerelateerde activiteiten. Andere vluchten dan met dat oogmerk, zoals rondvluchten of les- of examenvluchten, horen in het circuit voor zweefvliegen niet thuis. Om die reden worden met sleepvliegtuigen ook geen passagiers meegevoerd anders dan in geval van sleepgerelateerde vluchten (vierde lid; ontleend aan artikel 32 van de Algemene en bijzondere voorwaarden).

Niet is voorzien in een uitdrukkelijke sanctiëring van de hier bedoelde voorschriften. In de praktijk blijkt de handhaving geen probleem op te

leveren. In voorkomend geval zal een waarschuwing worden gegeven. Bij herhaling kunnen – afhankelijk van de zich voordoende situatie – maatregelen worden overwogen als het ontzeggen van de toegang tot de luchthaven.

Artikel 27

Aangezien buiten openstellingstijden geen contact plaatsvindt tussen de dienstdoende hoofdvliegcoördinatoren op de diverse militaire luchthavens en derhalve een hoofdvliegcoördinator geen zicht heeft op de situatie op een andere militaire luchthaven, bepaalt artikel 27 dat er buiten openstellingstijden geen vluchten met motorsportvliegtuigen tussen militaire luchthavens plaatsvinden.

Artikel 28

Artikel 28 strekt ertoe een aantal algemene regels vast te leggen voor de situatie waarin de militaire luchthaven buiten de reguliere openstellingstijden beschikbaar is (ingevolge artikel 10.13, eerste lid, Wet luchtvaart) voor vluchten uit oogpunt van algemeen maatschappelijk belang. In zijn algemeenheid gaat het hier om vluchten die vanwege hun noodzakelijk karakter niet zullen worden onderworpen aan de voor de normale vluchten geldende regels zoals de openstellingstijden. Gedoeld wordt op bij voorbeeld traumavluchten en op vluchten door politie en douane. Duidelijk zal zijn dat algemene veiligheidseisen uiteraard onverkort van kracht blijven. De in artikel 28 opgenomen voorwaarden houden alle verband met het feit dat er buiten de reguliere openstellingstijden geen verkeersleiding aanwezig is. Om die reden is de toegang tot de militaire luchthaven beperkt tot de zogenaamde «kleine luchtvaart» als in onderdeel a beschreven. De in onderdeel d geformuleerde voorwaarde dat in het bijzonder rekening wordt gehouden met de recreatieve luchtvaart betekent – naast de vanzelfsprekende verantwoordelijkheid van de vlieger die een vlucht uit algemeen maatschappelijk belang uitvoert ten aanzien van separatie op basis van zicht (see and avoid) – dat de vlieger contact onderhoudt met de op de militaire luchthaven aanwezige hoofdvliegcoördinator.

Artikel 29

Dit artikel bevat de basis om bij ministeriële regeling nadere regels te geven met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthaven door de burgerluchtvaart. Daarbij moet worden gedacht aan meer gedetailleerde technische eisen met betrekking tot obstakelvrije zones ten behoeve van het zweefvliegen, de markering van het breukstuk in de lierkabel, de afmetingen van het voor het motorsportvliegen beschikbare graslandingssterrein en weerlimieten. De hier bedoelde ministeriële regeling vervangt op deze aspecten de desbetreffende voorschriften uit de Algemene en bijzondere voorwaarden en het Voorschrift Defensiebepalingen Recreatieve Luchtvaart.

Artikelen 30 tot en met 33

Met betrekking tot de categorie militaire helihavens – verwezen wordt naar de toelichting bij artikel 2, eerste lid, onderdeel b, – worden in hoofdstuk 5 een aantal algemene regels met betrekking tot aanleg, inrichting en uitrusting gegeven. Op de concrete luchthaven toegespitste regels zullen worden vastgelegd in de specifieke luchthavenregeling. *Artikel 31* betreft de voor aanleg, inrichting en uitrusting van de militaire luchthaven geldende regels, terwijl de *artikelen 32 en 33* het gebruik van de helihaven betreffen. De regels strekken ertoe de veiligheid te bevor-

deren alsmede overlast zoveel mogelijk te voorkomen. Het eerste lid van artikel 31 inzake het veilig gebruik van de luchthaven door helikopters betekent mede dat de luchthaven vrij is van losse en brandbare materialen. Tevens brengt deze bepaling mee dat de landingsplaats zowel bij dag als bij duister voldoende gemarkeerd is, en dat ook de windrichting duidelijk wordt aangegeven.

Inhoudelijk zijn de eisen ontleend aan het Besluit inrichting en gebruik van niet-aangewezen luchtvaartterreinen, alsmede waar het artikel 31 betreft, aan hoofdstuk 4 van ATP-49(D), Volume II, «Use of helicopters in land operations», van Stanag 2487. Wat betreft de in het vierde lid van artikel 31 opgenomen eis inzake reddings- en brandblusmiddelen is voor Defensie inhoudelijk bepalend Stanag 3861 betreffende Heliport rescue and fire-fighting services.

Artikel 34

Ter uitvoering van artikel 10.19 van de wet bevat artikel 34 een opsomming van de soorten gegevens die niet openbaar worden gemaakt aangezien inzicht in die gegevens de veiligheid van de Staat en zijn bondgenoten in gevaar kan brengen. Het gaat daarbij om gegevens waaruit de aard van de bewapening of de missie of de geoefendheid van vliegers kan worden afgeleid.

Artikelen 35 en 36

Deze artikelen strekken tot uitvoering van artikel 10.27, vijfde lid, inzake de vergunning voor burgermedegebruik. *Artikel 35* bepaalt dat een medegebruikvergunning niet wordt verleend aan een rechtspersoon met een doel of met relaties die niet verenigbaar zijn met de taken van het Ministerie van Defensie. Met diezelfde achtergrond bepaalt *artikel 36* dat overdracht van de medegebruikvergunning de toestemming van de Minister van Defensie behoeft. Zonder een dergelijk vereiste zou Defensie immers ongewild kunnen worden geconfronteerd met een situatie die artikel 35 beoogt te voorkomen.

De Staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries