



---

## 359

### **Besluit van 27 juni 1997, houdende wijziging van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (inrichting en gebruik van terreinen voor ultra lichte vliegtuigen)**

---

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 september 1995, nr. JBZ/L 95.004631, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Defensie;

Gelet op artikel 14, tweede lid, aanhef en onder a, van de Luchtvaartwet; De Raad van State gehoord (advies van 5 december 1995, nr. W09.95.0508);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 juni 1997, nr. DGRLD/JBZ.96.007156, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

In het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen<sup>1</sup> worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van het tweede onderdeel, onder a, wordt de punt vervangen door een puntkomma en wordt de volgende zinsnede toegevoegd:

– voor wat betreft een terrein voor ultra lichte vliegtuigen: de natuurlijke persoon of rechtspersoon die een terrein voor ultra lichte vliegtuigen in stand houdt.

2. Aan het slot van het tweede onderdeel, onder b, wordt de punt vervangen door een puntkomma en wordt de volgende zinsnede toegevoegd:

– voor wat betreft ultra lichte vliegtuigen: een ten behoeve van de eindnadering dan wel de start van een ultra licht vliegtuig bepaald gebied.

3. Na het zesde onderdeel wordt een nieuw onderdeel opgenomen, luidende:
  7. Met betrekking tot ultra lichte vliegtuigen:
    - a. een ultra licht vliegtuig of ulv: een vleugelvliegtuig:
      - 1° met een toegelaten totaal massa van ten hoogste 390 kg;
      - 2° met een vleugelbelasting van ten hoogste 25 kg per vierkante meter bij een toegelaten totaal massa van ten hoogste 390 kg;
      - 3° met een brandstofcapaciteit van ten hoogste 50 liter;
      - 4° ontworpen voor niet meer dan twee inzittenden.
    - b. een ulv-terrein: een terrein bestemd voor het opstijgen en landen van ulv's.
    - c. het circuitgebied: het gebied rond een ulv-terrein waarin een luchtverkeerscircuit is gelegen.
    - d. het luchtverkeerscircuit: de voorgeschreven vliegbaan voor ulv's, die moet worden gevolgd in de nabijheid van een ulv-terrein.
    - e. een strook: een gedeelte van het ulv-terrein waarin een baan voor ulv's is gelegen.
    - f. een baan: een gedeelte van het ulv-terrein bestemd voor het opstijgen en landen van ulv's.

B

Na artikel 20 wordt een nieuw hoofdstuk Va ingevoegd, luidende:

## **HOOFDSTUK VA**

### **TERREINEN VOOR ULTRA LICHT VLIEGTUIGEN**

#### **Artikel 20a**

1. Artikel 14, eerste lid, aanhef en onder c, van de Luchtvaartwet is niet van toepassing in geval een terrein wordt ingericht als ulv-terrein, nadat de Directeur-Generaal vergunning daartoe heeft verleend.
2. De Directeur-Generaal houdt bij de beoordeling van de vergunning-aanvraag rekening met vliegveiligheid, mogelijke geluidhinder, natuurwaarden, en recreatieve en economische aspecten.
3. De Directeur-Generaal kan aan de vergunning voorschriften en beperkingen verbinden.

#### **Artikel 20b**

1. Voor het verkrijgen van vergunning als bedoeld in artikel 20a wordt een daartoe strekkende aanvraag ingediend bij de Directeur-Generaal.
2. De aanvrager verschaft in ieder geval de volgende gegevens en bescheiden:
  - a. een overzichtstekening schaal 1:2000 dan wel 1:2500, voorzien van een coördinatenstelsel volgens de Rijksdriehoeksmeting, waarop is aangegeven:
    - 1° de grens van het ulv-terrein en de kadastrale aanduiding daarvan;
    - 2° de ligging en afmetingen van de baan en hindernisvrije strook;
    - 3° de hindernishoogten rond het ulv-terrein;
    - 4° de plaats en afmetingen van opstallen in gebruik door de beheerder;
    - 5° de in- en uitvliegsectoren van ulv's;
  - b. een plan op hoofdlijnen voor de aanleg en het gebruik van het ulv-terrein, waarin tenminste wordt beschreven:
    - 1° het maximum aantal te gebruiken ulv's, uitgesplitst in éénzitters en tweezitters;
    - 2° het maximum aantal vliegbewegingen met ulv's dat jaarlijks te verwachten is, uitgesplitst in:

- vliegbewegingen met éénzitters en tweezitters;
  - werkdagen en weekend- en feestdagen;
  - 3° het procentuele aandeel van circuitvluchten op het totaal aantal vliegbewegingen met ulv's;
  - 4° een beschrijving van de ontwikkeling op lange termijn van het aantal te gebruiken ulv's, het aantal vliegbewegingen en het aantal circuitvluchten;
- c. ontwerp-maatregelen van orde en veiligheid waarin in ieder geval wordt beschreven:
- 1° de openingstijden op werkdagen, weekenddagen en feestdagen en eventuele andere maatregelen ter beperking van geluidhinder voor omwonenden van het ulv-terrein en circuitgebied;
  - 2° de disciplinaire maatregelen die genomen kunnen worden indien de andere maatregelen, bedoeld onder 1°, worden overtreden;
- d. indien van toepassing de statuten van de rechtspersoon, waarin gebruikers zich verenigen.
3. Alvorens te beslissen op de aanvraag, stelt de Directeur-Generaal
- a. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente, waarin het terrein is gelegen, alsmede
  - b. het college van burgemeester en wethouders van de gemeenten, waarboven in- en uitvliegsectoren zijn gelegen, in de gelegenheid binnen een door hem te bepalen termijn hun zienswijze naar voren te brengen, tenzij deze reeds blijkt uit de gegevens en bescheiden, die bij de aanvraag zijn overgelegd.

### **Artikel 20c**

- Het ulv-terrein voldoet in ieder geval aan de volgende voorschriften:
- a. voor het landen en opstijgen is een baan beschikbaar met een lengte van tenminste 200 meter en een breedte van tenminste 30 meter;
  - b. de baan ligt in een hindernisvrije strook van tenminste 300 bij 30 meter, waarbij de korte zijde van de baan op een afstand van 50 meter van het begin van de strook is gesitueerd, terwijl de breedte van het terrein zodanig is, dat buiten de hindernisvrije strook met ulv's kan worden getaxied en dat deze kunnen worden geparkeerd, gemonteerd en gedemonteerd;
  - c. de gewaslengte op de baan is ten hoogste 15 centimeter;
  - d. in de in- en uitvliegsectoren van het ulv-terrein steken geen hindernissen door een denkbeeldig vlak, dat met de korte zijde van de hindernisvrije strook als basis oploopt met een helling van 1 : 20 (hoogte : afstand) en een divergentie van 10% tot op een afstand van 600 meter;
  - e. ter weerszijden van het ulv-terrein steken geen hindernissen door een denkbeeldig vlak dat met de lange zijden van de hindernisvrije strook als basis oploopt met een helling van 1 : 5 (hoogte : afstand) tot een afstand van 150 meter;
  - f. de vlakken gelegen ter weerszijden van de in- en uitvliegsectoren genoemd onder d, sluiten aan op de overeenkomstige hoogten van deze in- en uitvliegsectoren en de vlakken genoemd onder e;
  - g. de markering van de baan en de uitvoering en de plaatsing van de seinen ter aanduiding van de landingsrichting en van de ligging van het circuitgebied alsmede de windzak zijn geplaatst overeenkomstig het bij of krachtens artikel 123 van de Regeling Toezicht Luchtvaart bepaalde.

### **Artikel 20d**

1. In het circuitgebied is de som van de lengte van het startbeen en de lengte van het daaropvolgende dwarswindbeen tenminste 1500 meter, waarbij de lengte van het startbeen niet korter dan 800 meter is en die van het daaropvolgende dwarswindbeen niet korter dan 500 meter.
2. Een circuitgebied is niet gelegen:

- a. binnen de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden Schiphol, Rotterdam, Eelde en Maastricht, tenzij daarvoor vergunning is gegeven door de instantie die verantwoordelijk is voor de luchtverkeersbeveiliging;
- b. binnen de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden De Kooy en Valkenburg, tenzij daarvoor vergunning is gegeven door de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten;
- c. binnen de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden Deelen, Eindhoven, Gilzse-Rijen, Leeuwarden, De Peel, Soesterberg, Twenthe, Volkel en Woensdrecht, tenzij daarvoor vergunning is gegeven door de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten;
- d. binnen een afstand van vier kilometer van het luchtvaartterrein-referentiepunt van een luchtvaartterrein waar geen plaatselijke verkeersleidingsdienst is, tenzij van dat luchtvaartterrein wordt opgestegen of daarop wordt geland met ulv's en de ulv-baan op dit luchtvaartterrein is gelegen;
- e. binnen een afstand van drie kilometer van een helihaven, tenzij daarvoor vergunning is gegeven door de Directeur-Generaal en het gebruik tevoren is gecoördineerd met de beheerder van de helihaven;
- f. binnen een afstand van drie kilometer van een zweefvliegterrein, tenzij daarvoor vergunning is gegeven door de Directeur-Generaal, gehoord de beheerder van het zweefvliegterrein;
- g. binnen een afstand van vijf kilometer van een militaire laagvliegroute, tenzij daarvoor vergunning is gegeven door de daartoe bevoegde autoriteit;
- h. binnen een burger- of militair laagvlieggebied zoals aangegeven in de luchtvaartgids, tenzij daarvoor vergunning is gegeven door de daartoe bevoegde autoriteit;
- i. in een der vogelconcentratiegebieden zoals aangegeven in de luchtvaartgids.

#### **Artikel 20e**

- 1. Een circuitgebied mag niet zijn gelegen:
  - a. binnen een afstand van 100 meter van een woning of een ander geluidsgevoelig gebouw;
  - b. binnen een afstand van 500 meter van aaneengesloten woningen of andere geluidsgevoelige objecten, een kampeerterrein, een bungalowpark of een doorgaans drukbezocht recreatiegebied; en
  - c. binnen 1500 meter van de grens van een gebied, bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, van de Wet milieubeheer.
- 2. Binnen een circuitgebied mogen slechts bij wijze van uitzondering een beperkt aantal woningen en andere geluidsgevoelige objecten gelegen zijn op een afstand van ten hoogste 200 meter van de grens van het circuitgebied.

#### **Artikel 20f**

- 1. De beheerder zorgt dat:
  - a. van het ulv-terrein een veilig gebruik kan worden gemaakt;
  - b. maatregelen worden getroffen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en goede orde op het ulv-terrein, waaronder het vaststellen van het aantal ulv's dat tegelijkertijd van het circuitgebied gebruik mag maken.
- 2. De beheerder is verplicht terstond de Directeur-Generaal in te lichten omtrent onregelmatigheden in het gebruik van het ulv-terrein.
- 3. De beheerder zorgt dat het gebruik van ulv's in een register wordt bijgehouden. In dit register worden de navolgende gegevens vermeld:
  - het inschrijvingskenmerk alsmede het type ulv;
  - datum en tijdstip van aankomst en vertrek;
  - ulv-terrein van bestemming en vertrek.
 Elk kwartaal wordt een afschrift hiervan, onder vermelding van

eventuele bijzonderheden, gezonden aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente, waarin het terrein is gelegen, en aan de Directeur-Generaal.

#### **Artikel 20g**

1. Klachten met betrekking tot het gebruik van het ulv-terrein kunnen worden ingediend bij de Directeur-Generaal.
2. De Directeur-Generaal geeft nadere regels voor de klachtprocedure.
3. De Directeur-Generaal kan, indien de inhoud van klachten daartoe aanleiding geeft, de beheerder gehoord, de aan de vergunning voor het betrokken ulv-terrein verbonden voorschriften of beperkingen wijzigen.

#### **Artikel 20h**

De Directeur-Generaal kan de vergunning schorsen of intrekken, indien het desbetreffende ulv-terrein wordt gebruikt in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen dan wel indien het ulv-terrein niet of niet meer voldoet aan de bepalingen van dit besluit.

#### **Artikel 20i**

Artikel 14, eerste lid, aanhef en onder a en b, van de Luchtvaartwet, zijn ten aanzien van ulv's niet van toepassing in geval van opstijgen van of landen op een ulv-terrein, indien aan de bij of krachtens dit hoofdstuk gegeven voorschriften wordt voldaan.

<sup>1</sup> Stb. 1988, 511, gewijzigd bij besluit van 7 april 1994, Stb. 265.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 9 september 1997, nr. 172.

#### **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 27 juni 1997

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

De Staatssecretaris van Defensie,  
J. C. Gmelich Meijling

Uitgegeven de *negentiende* augustus 1997

De Minister van Justitie a.i.,  
H. F. Dijkstal

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen deel

Het onderhavige besluit tot wijziging van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen breidt laatstgenoemd besluit uit met regels inzake inrichting en gebruik van terreinen ten behoeve van het opstijgen en landen van ultra lichte vliegtuigen (ulv's). De totstandkoming van het besluit heeft langer geduurd dan voorzien. De reden daarvan is de complexiteit van de te regelen materie.

In de praktijk is gebleken dat behoefte bestaat aan aparte ulv-terreinen, omdat medegebruik door ulv's van luchtvaartterreinen in gebruik bij de kleine luchtvaart in het algemeen niet wenselijk is. Het aan- en uitvlieggebied en het circuitgebied van ulv's laten zich uit veiligheidsoverwegingen, waaronder het verschil in snelheid, in het algemeen niet combineren met die voor andere kleine vliegtuigen. In verband met ruimtegebrek op de grond of rond het terrein is er bovendien vaak geen plaats voor een apart circuitgebied. Voor het vliegen met ulv's in Nederland moet naar reële mogelijkheden worden gezocht. In dit kader is het van belang om een evenwichtige verdeling van permanente ulv-terreinen over geheel Nederland te hebben. Daar waar dat niet zo is is het te verwachten dat de vraag om (incidentele) ontheffingen groter zal zijn dan in de provincies waar wel ulv-terreinen zijn geaccommodeerd. Om in de behoefte van de individuele gebruikers te kunnen voorzien zal bij de overweging om al dan niet een vergunning te verlenen dan ook gelet worden op de spreiding van ulv-terreinen over Nederland en de mate waarin een ulv-terrein toegankelijk zal zijn voor de individuele gebruiker. De bestrijding van de geluidhinder speelt hierbij echter een belangrijke rol. Het beleid zal er overigens op gericht zijn de technische ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend te volgen en waar mogelijk deze te volgen door het steeds verder aanscherpen van emissiewaarden.

In de afgelopen jaren is door de Minister van Verkeer en Waterstaat met gebruikmaking van de ontheffingsmogelijkheden, bedoeld in artikel 14, tweede lid, onder b, van de Luchtvaartwet, bevorderd dat het landen en opstijgen met ulv's plaatsvindt op speciaal daartoe bestemde terreinen. Die ontheffingsmogelijkheden hebben betrekking op een drietal verboden in het eerste lid, te weten:

- a. het verbod om een luchtvaartuig te doen opstijgen of daarmee op te stijgen anders dan van een luchtvaartterrein;
- b. het verbod om een luchtvaartuig te doen landen of daarmee te landen anders dan op een luchtvaartterrein;
- c. het verbod om een niet als luchtvaartterrein aangewezen terrein in te richten voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.

Ontheffingen van de onder a en b genoemde verboden worden alleen afgegeven indien het de bedoeling is incidenteel starts en landingen met ulv's te maken. In een dergelijke ontheffing wordt bijvoorbeeld opgenomen dat gedurende een beperkt aantal dagen per jaar een beperkt aantal vliegbewegingen mogen worden gemaakt.

Het verbod onder c betreft het inrichten van een ulv-terrein. Verzoeken om ontheffing van dit verbod werden sinds 1986 beoordeeld met inachtneming van de Circulaire betreffende terreinen voor ultra lichte vliegtuigen van 28 juli 1986 (Stcrt. 1986, 196) van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Op grond van de Aanwijzingen inzake circulaires is bij besluit van 9 juli 1990 deze circulaire ingetrokken.

Gelet op het feit dat het hier gaat om de inrichting van ulv-terreinen met een permanent karakter, is het meer in lijn met de bedoeling van de wetgever om ook voor de inrichting van ulv-terreinen een procedure vast te leggen in een algemene maatregel van bestuur. In zijn advies van 29 december 1989 inzake het ontwerp-besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) heeft de Raad van State de wenselijkheid uitgesproken van de totstandkoming van een algemene maatregel van bestuur (amvb) inzake ulv- terreinen. Hieraan is met de totstandkoming van de onderhavige amvb gevolg gegeven. Een tussentijdse procedure werd neergelegd in de «Bekendmaking ontheffingen voor inrichten ulv-terreinen» van 14 november 1990 (Stcrt. 1990, 222).

De amvb sluit voor wat betreft de luchtvaarttechnische terreineisen en de eisen die aan de ligging van een ulv-terrein of een ulv-circuitgebied worden gesteld aan bij die welke waren geformuleerd in de circulaire. Vorenbedoelde eisen zijn opgenomen in de artikelen 20c, 20d en 20e.

Voorts wordt het desbetreffende college van burgemeester en wethouders, hierna B&W, in staat gesteld de Directeur-Generaal zijn zienswijze kenbaar te maken. Dit sluit enerzijds aan bij de betrokkenheid van de gemeente bij de activiteiten met ulv's binnen die gemeente. Anderzijds sluit dit aan bij de gemeentelijke taken krachtens de Wet op de Ruimtelijke Ordening waar het gaat om de vaststelling van het bestemmingsplan. Langs deze weg is eveneens inschakeling van de betrokken provincie gewaarborgd. Immers, het is de provincie die uiteindelijk het (gewijzigde) bestemmingsplan moet goedkeuren.

Vanzelfsprekend dient B&W bij de beoordeling een belangrijke rol te spelen, omdat dit immers geacht mag worden goed op de hoogte te zijn van de plaatselijke situatie. Daarmee wordt tevens de lijn voortgezet van de circulaire van 1986 en de beleidsregels van 1990, waarin langs de weg van een verklaring van geen bezwaar van de burgemeester eveneens de gemeentelijke betrokkenheid werd gewaarborgd.

De Directeur-Generaal zal bij zijn beslissing de gemeentelijke zienswijze zwaar laten meewegen. Dat neemt overigens niet weg dat hij een eigen beleidsruimte houdt, ook wat betreft andere aspecten dan louter vliegveiligheid.

Nadrukkelijk zij er nog op gewezen, dat naast de vergunning van de Directeur-Generaal ook moet zijn voldaan aan de terzake geldende bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Zo zal een en ander moeten passen in het bestemmingsplan ofwel vrijstelling verkregen moeten zijn.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 20a*

Met betrekking tot het al dan niet verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 20a moet nog worden opgemerkt, dat dit dient te worden aangemerkt als een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht.

Voor wat betreft de aanleg van ulv-terreinen is gekozen voor een regeling, welke grosso modo aansluit bij de regelingen, zoals die nu reeds in het te wijzigen besluit zijn opgenomen. De Directeur-Generaal beslist op de vergunningaanvraag. Daarbij toetst hij met het oog op de vliegveiligheid het terrein en het circuit allereerst aan de luchtvaarttechnische

eisen, zoals die zijn geformuleerd in de artikelen 20c en 20d. Daarnaast zal hij echter ook andere relevante aspecten in zijn afweging moeten betrekken, zoals mogelijke geluidhinder, bescherming van natuurwaarden, recreatieve en economische aspecten, etc. Circuitgebieden mogen bijvoorbeeld niet zijn gelegen binnen 1500 m van een stiltegebied. Het besluit bepaalt dit uitdrukkelijk. (artikel 20e, eerste lid, onder c). Het is echter niet uitgesloten dat een niet-stiltegebied binnen dezelfde afstand van het circuitgebied een dusdanig bijzondere natuurwaarde heeft dat, na afweging van alle relevante aspecten, geen vergunning wordt verleend om een ulv-terrein in te richten.

Binnen Nederland kan niet een onbeperkt aantal ulv-terreinen worden ingericht. Het is wenselijk dat de ulv-terreinen verspreid liggen over geheel Nederland, zodat ulv-vliegers zoveel mogelijk binnen hun eigen provincie van een ulv-terrein gebruik kunnen maken. Daarnaast is het belangrijk dat er een optimaal gebruik van deze terreinen kan worden gemaakt binnen de kaders van de verleende vergunning. Niet optimaal gebruik is onder meer dat er slechts één of enkele ulv-vliegers van een ulv-terrein gebruik kunnen maken, terwijl er meer ulv-vliegers zijn die behoefte hebben aan start- en landingsmogelijkheden. In het kader van een economisch en een recreatief gebruik zal bijvoorbeeld aan een vereniging die krachtens de statuten het lidmaatschap niet alleen openstelt voor een beperkt aantal personen (ulv-vliegers) de voorkeur moeten worden gegeven boven een persoon die een vergunning vraagt voor eigen gebruik en eventueel een kleine groep andere ulv-vliegers. Een vergunning om een ulv-terrein te mogen inrichten, waarvan slechts een beperkt aantal ulv-vliegers gebruik kunnen maken – waardoor het voorzienbaar is dat ulv-terrein niet optimaal zal worden gebruikt in relatie tot de vraag naar start- en landingsmogelijkheden – zal dan ook niet snel worden verleend. Het is dan aan de verzoeker van de vergunning om bij zijn aanvraag aan te geven in hoeverre ulv-vliegers van het beoogde ulv-terrein gebruik kunnen gaan maken en in hoeverre dit aan de vraag naar ulv-start- en landingsmogelijkheden in dat gebied tegemoet komt.

Door een evenwichtige spreiding van ulv-terreinen met betrekking tot de vraag van ulv-vliegers naar start- en landingsmogelijkheden en een doelmatig gebruik daarvan is het voorstelbaar dat de vraag naar onthefingen van de verbodsbepalingen van artikel 14, eerste lid, onder a en c, van de Luchtvaartwet zal afnemen.

#### *Artikel 20c*

De minimale afmetingen van de baan en strook zijn aangegeven. De afstand van 50 meter, welke tussen de korte zijde van de baan en korte zijde van de strook aanwezig moet zijn, is gerelateerd aan het hindernisbeperkende in- en uitvliegvlak en een veilig vastgesteld buffergebied gelegen tussen de baandrempel en dit vlak. Dit betekent evenwel dat deze extra 50 meter voor het starten mag worden gebruikt, waardoor een langere startlengte van tenminste 250 meter ontstaat.

#### *Artikel 20d*

Een ulv-circuitgebied en het ulv-terrein moeten zodanig zijn gesitueerd dat het gebruik daarvan geen gevaar betekent voor het overige luchtverkeer. Anders gezegd: er moet rekening worden gehouden met de bestaande structuur van het luchtruim.

Concreet betekent dit dat een ulv-circuitgebied en daarmee het ulv-terrein niet mag zijn gesitueerd in de in artikel 20d, tweede lid, onder a tot en met h, aangegeven gebieden.



Ten behoeve van circuitvluchten, bijvoorbeeld bij het oefenen van starten en landen, alsmede van de naderings- en vertrekprocedures van ulv's hoort bij elk door ulv's te gebruiken terrein een circuitgebied. Binnen de grenzen van dit gebied moet elk ulv een circuit vliegen, doorgaans in de vorm van een rechthoek. Na de start wordt bijvoorbeeld eerst rechtdoor gevlogen tot het ulv op een veilige hoogte is gekomen, waarna een 90 graden bocht wordt gevlogen naar de korte circuitzijde, ook wel dwarswindbeen genoemd. In dit circuitgebied moet de som van de lengte van het startbeen en de lengte van het daaropvolgende dwarswindbeen tenminste 1500 meter bedragen, waarbij de lengte van het startbeen niet korter dan 800 meter en die van het daaropvolgende dwarswindbeen niet korter dan 500 meter mag zijn. Dit betekent dat de minimum omvang van het circuitgebied, inclusief de lengte van de ulv-baan, kan variëren tussen 1800 x 500 meter en 1400 x 700 meter, dit gerelateerd aan het startpunt (= punt waar het ulv begint met de aanloop voor de start).

Bij een langere baan en vaststelling van verplaatsbare baandrempels kan de circuitlengte van 1800 meter en 1400 meter met 100 meter worden verkleind naar een circuitgebied van 1700 x 500 meter respectievelijk 1300 x 700 meter.

#### *Artikel 20g*

Er is een voorziening opgenomen voor behandeling van klachten, uitmondend in de bevoegdheid van de Directeur-Generaal om het gebruik van een ulv-terrein te beperken of te wijzigen door het vaststellen van gewijzigde voorschriften en beperkingen. Voorts heeft de Directeur-Generaal de mogelijkheid de vergunning te schorsen of in te trekken, indien het ulv-terrein wordt gebruikt in strijd met de voorschriften en beperkingen. Daarnaast kan de Directeur-Generaal in overleg met de beheerder nagaan of en zo ja in hoeverre de maatregelen als bedoeld in artikel 20f, eerste lid, onder b, moeten worden aangepast. Ten aanzien van de klachtprocedure zal de Directeur-Generaal nadere regels geven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

De Staatssecretaris van Defensie,  
J. C. Gmelich Meijling