

Ontheffing medegebruik militaire luchtvaartterreinen

Vliegclub Twente

17 december 2004/Nr. B2004.039843
Koninklijke Luchtmacht

De Staatssecretaris van Defensie en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelezen het verzoek van de Vliegclub Twente d.d. 08 februari 2004;
Gelet op artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);

Besluiten:

Artikel 1

Aan de leden van de vliegclub Twente te Enschede, die optreden als gezagvoerder van een luchtvaartuig, wordt ontheffing verleend van de verbodsbepaling van artikel 34, eerste lid, onder a, van de luchtvaartwet, met betrekking tot het medegebruik van het militaire luchtvaartterrein Twenthe.

Artikel 2

De ontheffing geldt voor vluchten met burgerluchtvaartuigen, waarbij de vlucht een recreatief karakter heeft.

Artikel 3

De Algemene en Bijzondere Voorwaarden betreffende het medegebruik van militaire luchtvaartterreinen door derden, zoals vastgesteld in de ministeriële beschikking van 8 mei 1967, nr. 202.620/11k, laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 26 november 1980, nr. CWL 80/028, zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat onder 'de vergunning' deze beschikking dient te worden verstaan.

Artikel 4

De ontheffing wordt verleend onder de voorwaarde dat de vastgestelde geluidszone niet wordt overschreden.

Artikel 5

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2005 en vervalt op 1 januari 2006.

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst.

Hoofddorp, 17 december 2004.
De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
namens deze,
de directeur-hoofdinspecteur van de Divisie Luchtvaart a.i.,
namens deze,
wnd. hoofd van de Unit Infrastructuur,
J.H. Wilbrink.
's-Gravenhage, 17 december 2004.
De Staatssecretaris van Defensie,
voor deze,
de Luchtvaartautoriteit Koninklijke Luchtmacht,
E.H. Evers, generaal-majoor.

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden, op grond van de Algemene wet bestuursrecht, binnen zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen bij de Staatssecretaris van Defensie, Postbus 20701, 2500 ES 's-Gravenhage.

Toelichting

In de Luchtvaartwet wordt voor de toepassing van het bij of krachtens de Luchtvaartwet bepaalde, verstaan onder 'Onze Minister' voor wat betreft de burgerluchtvaart en de algemene verkeersveiligheid in de lucht, de Minister van Verkeer en Waterstaat. Voor wat de militaire luchtvaart betreft wordt onder 'Onze Minister', de Minister van Defensie verstaan. Op een verzoek tot medegebruik van een militair luchtvaartterrein door burgerluchtvaartuigen zal de Minister van Defensie beoordelen of hij het militaire luchtvaartterrein wil openstellen. De Minister van Verkeer Waterstaat zal beoordelen of het medegebruik van het militaire luchtvaartterrein door burgerluchtvaartuigen voldoet aan de voor de burgerluchtvaart geldende veiligheids-eisen.

Het rijksbeleid voor het burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen ligt vast in het Structuurschema Militaire Terreinen

(SMT) en de nota Regionale luchthavenstrategie (RELUS). In het SMT is aangegeven dat de recreatieve luchtvaart mogelijk blijft indien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en de taakuitvoering van de militaire luchtvaart, met inachtneming van de geluidhinderproblematiek. Onderhavige ontheffing past in het huidige beleid van de betrokken ministeries. Indien dit beleid in het kader van de herziening van de in procedure gebrachte structuurschema militaire terreinen-2 zodanig zal worden gewijzigd dat dit rechtstreeks van invloed is op dit besluit, zal door middel van een wijzigingsbesluit tot aanpassing worden overgegaan.

De leden van de vliegclub Twente mogen gebruik maken van het luchtvaartterrein Twenthe met inachtneming van de tijden en voorwaarden zoals opgenomen in de algemene en bijzondere voorwaarden betreffende het medegebruik van militaire luchtvaartterreinen door derden. De praktijk leert dat met name buiten de openstellingstijd gebruik wordt gemaakt van het MLT Twenthe. De actuele openstellingstijden zijn overigens gepubliceerd in de MilAIP en NOTAM's.

Ten aanzien van de geluidsbelasting het volgende. De luchtvaartuigen van de vliegclub Twente behoren tot de kleine luchtvaart. De normstelling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, die door de zogenaamde kleine luchtvaart wordt veroorzaakt, is voor de eerste maal vastgesteld in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb 1991, 22), een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet (oud). De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart (bkl). Dit besluit is in gevolge artikel 3, aanhef en onder a, niet van toepassing op gebieden binnen een zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb 1988, 151) van toepassing is. Door de wijziging van de Luchtvaartwet in 1994 (Stb 1994,601) is de wettelijke grondslag voor de eerder genoemde algeme-

ne maatregelen van bestuur gewijzigd. Als gevolg hiervan vallen thans ook onder de normering van de geluidsbelasting van de grote luchtvaart (Kosteneenheden) de vliegtuigbewegingen van luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg, maar meer dan 390 kg, voorzover dit hefschroefvliegtuigen 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 tenminste 6000 kg (artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a).

Luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg, maar meer dan 390 kg, die niet tot de hiervoor genoemde normering kunnen worden gerekend, vallen onder de normering van de geluidsbelasting voor de kleine luchtvaart (artikel 25, eerste lid, aanhef en onder b). Bovendien is sinds dezelfde wetswijziging in artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet uitdrukkelijk bepaald dat de vaststelling van de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder b achterwege blijft indien de daarbij behorende zone bedoeld in artikel 25a geheel ligt binnen de zone behorende bij de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder a.

De wetswijziging in 1994 heeft ook tot gevolg gehad dat nieuwe voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting van de grote, respectievelijk de kleine luchtvaart zijn vastgesteld. Het hiervoor genoemde voorschrift (Stcrt. 1984, 171) is vervangen door de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Stcrt. 1996, 231), nadien gewijzigd. Voor de kleine luchtvaart is vastgesteld de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen (Stcrt. 1996, 190), nadien gewijzigd. Het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart was ingevolge artikel 3 niet van toepassing op gebieden binnen een zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen van toepassing was. Door de vaststelling in 1992 van de Ke-geluidszone voor deze vliegbasis bestond derhalve geen verplichting tot het vaststellen van een bkl-geluidszone, zolang de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, volgens de normering van deze geluidsbelasting en de berekenings-

voorschriften in die tijd, de grenzen van de Ke-geluidscontour niet zou gaan overschrijden.

In de afgelopen jaren zijn veelvuldig vliegtuigbewegingen met kleine luchtvaartuigen uitgevoerd. Voor zover deze vliegtuigbewegingen moeten worden gerekend tot de Bgg-geluidsnormering tellen deze normaal mee in de berekening van de geluidsbelasting, welke wordt uitgedrukt in Kosteneenheden. Voor de overige vliegtuigbewegingen is geen afzonderlijke normering van kracht, omdat geen bkl-geluidszone rond het luchtvaartterrein aanwezig is.

De vliegtuigbewegingen worden op de vliegbasis geregistreerd door middel van het zogenaamde RAMZAL-systeem (Registration of Aircraft Movements for Zoning at Airbase Level). In dit systeem worden gegevens over vliegtuigen en vliegtuigbewegingen ingevoerd. Het systeem bewerkt en cumuleert deze vervolgens voor aanlevering aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), dat vervolgens ieder jaar met behulp van de ingevoerde gegevens de geluidsbelasting, die in het voorafgaande jaar is veroorzaakt door het totaal aantal opstijgende en landende vliegtuigen, berekent en rapporteert. De berekening geschiedt volgens het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer, het resultaat wordt gepresenteerd in de vorm van geluidscontouren. Door middel van vergelijking van deze berekende actuele jaarcontouren met de vastgestelde geluidszone kan worden vastgesteld of de geluidszone in het desbetreffende jaar is overschreden.

De rapportages over de jaren 1999, 2000 en 2001 laten zien dat de geluidszone van de vliegbasis Twenthe in die jaren niet is overschreden. Een gedeelte van de civiele vliegtuigbewegingen valt niet onder de Ke-normering. Theoretisch zou sprake kunnen zijn van een dermate groot aandeel van de kleine luchtvaart in het totaal aantal vliegtuigbewegingen dat een op basis daarvan berekende bkl-geluidszone de vastgestelde Ke-geluidszone op enig punt zou kunnen overschrijden, waarmee de verplichting zou ontstaan de bkl-geluidszone rond dit luchtvaartterrein vast te stellen.

Voor de vliegbasis Twenthe is deze

theoretische mogelijkheid in het kader van eerdere advisering over een bezwaarschrift bezien. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen op de vliegbasis Twenthe, dat in de afgelopen jaren tot de bkl-normering zou kunnen hebben behoord, was (in 1997) ten hoogste 6.030. Dit aantal is vergeleken met het aantal van 23.808 vliegtuigbewegingen wat gebruik maakt van het militair luchtvaartterrein Eindhoven. Voor het militair luchtvaartterrein Eindhoven is in het kader van de lopende m.e.r.-procedure een fictieve Bkl-geluidszone berekend op basis van 23.808 vliegtuigbewegingen door de zogenaamde kleine luchtvaart. De op dat aantal berekende fictieve bkl-geluidszone voor Eindhoven viel ruim binnen de indicatief vastgestelde Ke-geluidszone rond de vliegbasis Eindhoven. Dit feit leidde tezamen met de vaststelling dat de Ke-geluidszone van Twenthe ten opzichte van Eindhoven een grotere omvang heeft tot de constatering dat de sportvluchten, die met de ontheffing mogelijk zijn gemaakt, niet leiden tot de verplichting een bkl-geluidszone vast te stellen.

De geluidsbelasting van de kleine civiele luchtvaart op de vliegbasis Twenthe valt immers geheel weg tegen de maximaal toegestane geluidsbelasting die volgens de vastgestelde Ke-geluidszone (overwegend) door de militaire luchtvaart kan worden veroorzaakt.

Toetsing aan andere milieuparameters heeft niet plaatsgevonden, aangezien de ontheffing een verlenging betreft - en er geen redenen zijn om aan te nemen dat een intensivering zal optreden van het aantal vliegtuigbewegingen - van een reeds bestaand uitvoeringsbesluit op grond van de Luchtvaartwet. Geconstateerd wordt dat de Vliegclub Twente sinds jaren een overwegend constant aantal vliegtuigbewegingen uitvoert.

In de onmiddellijke nabijheid van het militair luchtvaartterrein Twenthe is het Lonnekermeer gelegen dat als Habitatrictlijngebied heeft te gelden. Ten aanzien van het verzoek om voortzetting van het bestaande medegebruik kan worden gesteld dat er geen redenen zijn aan te nemen dat als gevolg van dit voortgezette gebruik significante effecten zullen optreden waarvoor het gebied is aangewezen.

Ten aanzien van het luchtvaartter-

rein Twenthe is besloten dat de Koninklijke Luchtmacht na 1 januari 2006 geen gebruik meer zal maken van dit luchtvaartterrein. Het spreekt voor zich dat op het moment dat een luchtvaartterrein niet meer bij defensie als zodanig in gebruik is, er geen medegebruik meer kan plaatsvinden. Vandaar dat de duur van de ontheffing is gesteld op één jaar.