



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Seppe, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Seppe)

17 juni 2011

Nr. IENM/BSK-2011/81440

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel X van de Wet van 18 december 2008 houdende 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) (Stb. 2008, 561);

Besluit:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
 - *beweging*: een start of een landing met een luchtvaartuig;
 - *exploitant*: Seppe Airport NV;
 - *wet*: wet van 18 december 2008, houdende 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.
2. In deze regeling wordt verstaan onder daglichtperiode, helikopter en vliegtuig hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement.
3. Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 oktober van enig jaar tot 1 oktober van het daarop volgende jaar.

HOOFDSTUK 2. LUCHTHAVEN

Artikel 2

1. Deze regeling is van toepassing op de luchthaven Seppe.
2. Het luchthavengebied is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.

Artikel 3

Op de luchthaven is gelegen een verharde start- en landingsbaan in de geografische richting 066°–246°, met een lengte van 830 meter en een breedte van 23 meter, met daarbij behorende rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 3. REGELS EN GRENSWAARDEN

Artikel 4

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan.
2. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats binnen de daglichtperiode overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement.



Artikel 5

1. Naast het burgerluchtverkeer dat binnen de grenswaarden, bedoeld in artikel 6, is toegestaan, zijn op de luchthaven per gebruiksjaar eveneens maximaal 900 bewegingen met helikopters toegestaan.
2. In afwijking van artikel 4, eerste lid en naast het burgerluchtverkeer dat binnen de grenswaarden, bedoeld in artikel 6, en op grond van het eerste lid is toegestaan, zijn op de luchthaven per gebruiksjaar maximaal 30 bewegingen met militaire vliegtuigen en militaire helikopters toegestaan, indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die humanitair dan wel operationeel noodzakelijk zijn.
3. Het grasgedeelte parallel gelegen naast de verharde baan, bedoeld in artikel 3, mag uitsluitend incidenteel worden gebruikt door vliegtuigen voorzien van een staartslof in bezit van het Vliegend Museum Seppe. Het gebruik van het grasgedeelte is slechts toegestaan indien:
 - a. vooraf tweezijdig radiocontact met de havendienst tot stand is gebracht;
 - b. op de verharde baan niet gelijktijdig wordt gestart dan wel geland; en
 - c. het verkeer op de verharde baan niet gehinderd wordt.

Artikel 6

De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel X, eerste lid, van de wet, en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten, zijn opgenomen op de kaart onderscheidenlijk in de tabel in bijlage 1 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 4. RUIMTELIJKE BEPERKINGEN

Artikel 7

Het beperkingengebied, bedoeld in artikel X, vijfde lid, van de wet, is aangegeven op de kaart in bijlage 2 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 5. SLOTBEPALINGEN

Artikel 8

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2011.

Artikel 9

Deze regeling wordt aangehaald als: Omzettingsregeling luchthaven Seppe.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*

**BIJLAGE 1, BEDOELD IN DE ARTIKELN 2,3 EN 6 VAN DE OMZETTINGSREGELING
LUCHTHAVEN SEPPE: LIGGING VAN DE BAAN EN PLAATS VAN DE
HANDHAVINGSPUNTEN, GRENSSWAARDEN IN DE HANDHAVINGSPUNTEN**



Kaart van het luchthavengebied Seppe

schaal 1:5.000



- grens luchthavengebied
- verharde baan
- handhavingspunt

Baan	baanlengte in meters	handhavingspunt bij baankop	coördinaten handhavingspunten		grenswaarden in handhavingspunten in dB(A) Lden *)
			X	Y	
HHP 07	830	07	96.700	396.359	58,1
HHP 25		25	97.649	396.761	57,3

*) berekeningsnummer Adecs 03-12-2010 12:00:04

BIJLAGE 2, BEDOELD IN ARTIKEL 7 VAN DE OMZETTINGSREGELING LUCHTHAVEN SEPPE: HET BEPERKINGENGEBIED TEN GEVOLGE VAN DE BKL-ZONE



Kaart met de geluidszone

NLR berekeningsnummer 020502-110908

schaal 1:50.000



- 47 Bkl geluidszone
- 57 Bkl geluidscontour



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

In artikel X van de Wet van 18 december 2008, houdende 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) (Stb. 2008, 561), in deze toelichting verder 'de wet RBML', is voorzien in omzettingsregelingen voor luchthavens die op het moment van inwerkingtreding van deze wet zijn aangewezen op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet.

De bedoeling van de wetgever met het vaststellen van deze omzettingsregelingen is dat zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van de wet RBML het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van toepassing wordt. De omzettingsregelingen vormen een soort overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen die voor desbetreffende luchthavens op grond van de nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld. Artikel XIII van de wet RBML bepaalt dat het vaststellen van een luchthavenbesluit in ieder geval binnen 5 jaar na inwerkingtreding van deze wet dient te geschieden.

Op het moment dat een omzettingsregeling in werking treedt, vervalt het aanwijzingsbesluit. De handhaving van de omzettingsregeling vindt plaats op basis van de bepalingen bij of krachtens de Wet luchtvaart, die inmiddels uitgebreid is met de bepalingen van de wet RBML. Indien het een burgerluchthaven van regionale betekenis betreft, geschiedt de handhaving door Gedeputeerde Staten van de provincie waarin de desbetreffende luchthaven is gelegen. Handhaving van de bepalingen uit de omzettingsregeling voor de luchthaven Seppe geschiedt derhalve door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de handhaving met betrekking tot het gebruik van het luchtruim.

Het moment van inwerkingtreding van de omzettingsregeling is afgestemd met de desbetreffende provincie en de exploitant van de luchthaven. De omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment waarop Provinciale Staten voor de luchthaven een luchthavenbesluit of luchthavenregeling hebben vastgesteld en deze in werking is getreden.

2. De omzetting van gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit

De wet RBML geeft in artikel X aan welke bepalingen van het aanwijzingsbesluit moeten worden opgenomen in de omzettingsregeling. Het betreft allereerst de gebruiksruijme van de luchthaven. Deze is in de aanwijzingsbesluiten vastgelegd in de 35 Ke-geluidszone en/of de 47 Bkl-geluidszone. In de omzettingsregelingen wordt deze gebruiksruijme vastgelegd in grenswaarden in de handhavingspunten in het verlengde van de start- en landingsbaan. In het geval een bebouwde kom is gelegen op of in de nabijheid van de 35 Ke-geluidszone worden tevens handhavingspunten met grenswaarden in de buurt van deze bebouwde kom vastgelegd.

Uitgangspunt bij de omzetting van de aanwijzingen in omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruijme en gebruiksregels van de luchthaven. Met het oog hierop is de invoerset die bij de vaststelling van de geluidszone in de aanwijzing is gebruikt (het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat), ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten die in de omzettingsregeling worden opgenomen.

De grenswaarden in de handhavingspunten zijn berekend overeenkomstig het Voorschrift voor de berekening van de L_{den} -geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens (bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens, Stcrt. 2009, nr. 16154). Voor luchthavens waarvoor alleen een Bkl-zone is vastgelegd, zijn helikopterterkeer en zeer licht terkeer niet meegenomen in de vaststelling van deze zone. Voor dit type terkeer zijn veelal vastgestelde aantallen in de aanwijzing opgenomen. Indien in de aanwijzing een vast aantal bewegingen met bepaalde typen luchtvaartuigen is opgenomen, is dit zelfde aantal overgenomen in de omzettingsregeling. Deze bewegingen zijn daarom niet meegenomen in de berekeningen van de toegestane L_{den} -grenswaarden in de handhavingspunten voor de omzettingsregelingen. Op het moment dat een luchthavenbesluit of luchthavenregeling wordt genomen, worden alle landende en startende luchtvaartuigen (inclusief helikopters) met een maximaal startgewicht van meer dan 150 kg meegenomen in de berekening van de grenswaarden.

Voorts worden in de omzettingsregeling de geldende bepalingen en voorschriften uit het aanwijzingsbesluit opgenomen die betrekking hebben op de geografische aanduiding, de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan, het codenummer en de codeletter bedoeld voor het aanduiden van de op de luchthaven aanwezige faciliteiten voor het veilig opstijgen en landen van luchtvaartuigen, de

gebruiksmogelijkheden en de openstellingstijden. Tevens worden de geldende ontheffingen, verstrekt op grond van artikel 33, tweede lid, of 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, opgenomen en wordt het gebruiksjaar vastgesteld. Deze bepalingen worden op grond van artikel X, vierde lid, van de wet RBML aangemerkt als de bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer, bedoeld in artikel 8.43, tweede lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart.

Gezien het feit dat de omzettingsregeling een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit betreft waaruit geen nieuwe rechtsgevolgen voortvloeien, heeft de wetgever bepaald dat tegen de omzettingsregeling geen mogelijkheid van een bezwaarschriftprocedure of een beroep op de bestuursrechter openstaat. De omzettingsregeling is via artikel IV van de wet RBML op de zogenaamde negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht geplaatst.

3. Omzetting ruimtelijke beperkingen rondom de luchthaven.

Op grond van artikel X, vijfde lid, worden de gebieden die zijn gelegen binnen de 35 Ke- en 47 Bkl-geluidscontour aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart. In deze beperkingengebieden blijven in het kader van de overgangssituatie de ruimtelijke beperkingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) onderscheidenlijk het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) gelden. Op deze wijze wordt planologische rust in de omgeving van een luchthaven gecreëerd tot het moment dat het bevoegde gezag in een eerste luchthavenbesluit over de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van een luchthaven beslist. Op dat moment zullen ook ruimtelijke beperkingen in het kader van de vliegveiligheid en de externe veiligheid van de luchthaven worden vastgesteld. Teneinde te kunnen bepalen op welke gebieden de bepalingen van het Bggl en het Bgkl van toepassing zijn, zijn op een kaart in een bijlage bij de omzettingsregeling de beperkingengebieden weergegeven voor de luchthaven waarop deze regeling betrekking heeft.

4. Omzettingsregeling versus aanwijzingsbesluit

Als de omzettingsregeling vergeleken wordt met het aanwijzingsbesluit en de ontheffingen, kunnen de volgende afwijkingen worden geconstateerd:

- Soms wijken terminologie en definities af, omdat thans is aangesloten bij terminologie en definities zoals gehanteerd in de Wet luchtvaart;
- Het normenstelsel is anders, omdat de Bkl- en/of Ke-zones zijn vervangen door L_{den} -grenswaarden in handhavingpunten;
- Bepalingen omtrent routing en vluchttuitvoering komen niet terug in de omzettingsregeling. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van het luchtruim, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk blijft het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk. De bepalingen hieromtrent zijn per luchthaven opgenomen in de luchtvaartgids (AIP);
- Bepalingen omtrent rapportage en handhaving zijn in de omzettingsregeling niet meer nodig. Reden hiervoor is dat het handhavingstelsel van de Wet luchtvaart van kracht is, dat is uitgewerkt in de Regeling burgerluchthavens. Daarin is onder meer bepaald dat de exploitant vier keer per jaar moet rapporteren en dat deze termijn bij dreigende overschrijding van de grenswaarden aangepast kan worden;
- Bepalingen omtrent terbeschikkingstelling van lokalen of grond en de inrichting van de luchthaven zijn thans opgenomen in hoofdstuk 8a van de Wet luchtvaart en in de Regeling veilig gebruik en worden derhalve niet meegenomen in de omzettingsregeling;
- De bepaling dat de luchthaven is aangewezen voor openbaar nationaal burgerluchtverkeer en voor internationaal burgerluchtverkeer dan wel burgerluchtverkeer van en naar landen die partij zijn bij het akkoord van Schengen wordt niet meer opgenomen in de omzettingsregeling. Het (beperkt) openbaar karakter van de luchthaven is centraal vastgelegd in artikel 8.51 jo. 8.24a van de Wet luchtvaart en de nationale en internationale regelgeving met betrekking tot grensposten.

5. Onderscheid tussen grenswaarden en regels.

De gebruiksmogelijkheden van de luchthavens zoals opgenomen in de aanwijzingsbesluiten zijn in de omzettingsregelingen vastgelegd in grenswaarden en regels. In de systematiek van de wet RBML, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, bestaat een belangrijk onderscheid in de toepassing en handhaving van regels en grenswaarden.

Grenswaarden

De grenswaarden geven de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. De grenswaarden richten zich tot alle sectorgenoten en zijn gericht tot één bepaalde sectorgenoot. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers

voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening. Als een grenswaarde wordt overschreden, is het niet zo zeer van belang wie dat veroorzaakt heeft, als wel dat er een maatregel wordt getroffen die erop is gericht dat in de toekomst een overschrijding niet meer voorkomt. Het treffen van een maatregel kan ook inhouden dat er geen maatregel opgelegd wordt, indien geen overschrijding meer wordt voorzien. De bevoegdheid tot het opleggen van een maatregel is voor de luchthaven Seppe neergelegd bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Een maatregel is gericht tot diegene die het in zijn vermogen heeft deze uit te voeren en is in beginsel niet begrensd in tijd of een gebruiksjaar. Gedeputeerde Staten leggen de maatregel op zolang zij van oordeel zijn dat de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken als de betrokkenen zelf orde op zaken stellen door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren. De maatregel kan betrekking hebben op alle onderwerpen waarover Gedeputeerde Staten op grond van de wet bevoegd zijn. Een op te leggen maatregel zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn verwoord. Betrokkenen hebben de mogelijkheid om vooraf hun zienswijze met betrekking tot de maatregel kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete.

Regels

Regels kunnen zich tot alle sectorgenoten richten, maar een ieder is daarop wel individueel aanspreekbaar. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden, op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een verplichting. Deze bevoegdheid is voor luchthavens van regionale betekenis, zoals de luchthaven Seppe, neergelegd bij Gedeputeerde Staten.

Artikelsgewijs

Onder het aanwijzingsbesluit wordt in deze toelichting verstaan de Aanwijzing luchthaven Seppe 15 oktober 1996, DGRD/VI/L. 96.006779 (Stcrt. 1996, 199), zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 augustus 2003 (DGL/03.U00566).

Artikel 1

In artikel 1 zijn definities van een aantal in de regeling gebruikte begrippen opgenomen. Hierbij is aangesloten bij het Luchtverkeersreglement en de standaard luchtvaartterminologie. Het gebruiksjaar is overgenomen uit artikel 7, tweede lid, van het aanwijzingsbesluit.

Artikel 2

Dit artikel is een omzetting van artikel 1 van het aanwijzingsbesluit. De tekst is aangepast conform de systematiek van de Wet luchtvaart waarbij geen sprake meer is van het 'aanwijzen' van een luchtvaartterrein ten behoeve van een exploitant en het begrip 'luchtvaartterrein' is vervangen door 'luchthaven'.

Artikel 3

Dit artikel betreft een omzetting van artikel 4, tweede lid, van het aanwijzingsbesluit, waarbij het begrip 'landingsterrein' is vervangen door 'luchthaven', conform de terminologie van de Wet luchtvaart. Op de luchthaven is een verharde baan gelegen, waarvan de geografische richting, de lengte en de breedte in dit artikel zijn weergegeven. Voor deze start- en landingsbaan wordt door middel van een codenummer en codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van de luchthaven gebruik kan maken. Deze code is afkomstig van de International Civil Aviation Organization (ICAO). De ICAO-baancode geeft slechts de feitelijke omstandigheden van de baan weer en is geen norm ten aanzien van het toegestane gebruik. Een baan met code 2B, zoals op de luchthaven Seppe, wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg.

Artikel 4

Het eerste lid vloeit voort uit de artikelen 2 en 5 van het aanwijzingsbesluit. Zie ook het laatste onderdeel onder punt 4 van de algemene toelichting bij deze regeling voor een nadere uitwerking van deze bepaling. Luchtverkeer is in de Wet luchtvaart gedefinieerd als het geheel der verplaatsingen van



luchtvaartuigen in de lucht of op een luchthaven, alsmede het gebruik van het luchtruim door toestellen die geen luchtvaartuigen zijn.

Het tweede lid betreft een omzetting van artikel 2, tweede lid van het aanwijzingsbesluit.

Artikel 5

In dit artikel zijn grenswaarden opgenomen omtrent het gebruik van de luchthaven.

Het eerste lid is een omzetting van artikel 6, tweede lid, van het aanwijzingsbesluit, waarbij het begrip hefschroefvliegtuig vervangen is door helikopter conform de huidige terminologie.

Het tweede lid is een omzetting van de ontheffing van 7 maart 2003 (DL/Infra/03.540234) op grond van artikel 33, eerste lid, onder a van de Luchtvaartwet, teneinde incidenteel militaire vliegtuigen alsmede militaire helikopters toe te laten tot een maximum van 30 bewegingen per jaar. Het militair medegebruik omvat onder andere zogenaamde VIP-vluchten, i.e. vluchten ten behoeve van leden van het Koninklijk Huis en regeringsfunctionarissen. Deze vluchten worden uitgevoerd met militaire vliegtuigen en helikopters van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewakings Eenheid. Daarnaast betreft het uit operationele overwegingen noodzakelijke tankstops, met name van helikopters tijdens militaire oefeningen.

Het derde lid is een omzetting van de ontheffing van 20 maart 2002 (DL/Infra/02.540164) op grond van artikel 33, eerste lid, onder a van de Luchtvaartwet ten behoeve van het starten en landen door vliegtuigen die zijn voorzien van een staartslof op het grasgedeelte parallel gelegen naast de verharde hoofdbaan. Aangezien voor genoemde staartslofvliegtuigen het landen op de verharde baan problematisch is, zeker indien sprake is van crosswind, is het gebruik van het grasgedeelte voor deze vliegtuigen toegestaan. Het maximale startgewicht van deze vliegtuigen is 2.000 kg. Om het reguliere vliegverkeer op de verharde baan niet te hinderen, is tweezijdig radiocontact tussen de havendienst en de gebruikers van het grasgedeelte vereist.

Artikel 6

Aangezien bij de luchthaven Seppe geen sprake is van een 35 Ke-geluidszone, worden alleen handhavingspunten in het verlengde van de baan opgenomen. Zie hiervoor ook de toelichting onder punt 2 van het algemene deel van deze toelichting. Bij de berekening van deze handhavingspunten is de invoerset voor bepaling van de 47 Bkl-geluidszone uit het aanwijzingsbesluit gebruikt. Op grond van de ten tijde van de aanwijzing geldende Luchtvaartwet werd de Bkl-zone vastgesteld voor luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg, het zogenaamde klein verkeer. In de invoerset is uitgegaan van het geluidsequivalent van 58.004 vliegbewegingen per jaar van klein verkeer op de luchthaven Seppe verdeeld over 8 geluidscategorieën en rekening houdend met het tijdstip waarop gevlogen wordt. De resultaten van deze geluidsbelastingberekening geven de grenswaarden in de handhavingspunten.

Artikel 7

Het gebied gelegen binnen de 47 Bkl-geluidscontour is aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid van de Wet luchtvaart en is op de kaart in bijlage 2 van deze regeling aangegeven. Voor dit gebied gelden de ruimtelijke beperkingen die opgenomen zijn in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl), dat op grond van artikel X van de Wet RBML zijn werking behoudt. De 57 Bkl-geluidscontour uit het Bgkl is eveneens aangegeven op de kaart in bijlage 2.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*