



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 26 juni 2012, nr. IENM/BSK-2012/86293, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Texel, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Texel)

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*: Texel Airport N.V.;
 - *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;
 - *vlucht van maatschappelijk belang*: het uitvoeren van een HEMS-*vlucht* of een politievlucht, zoals bedoeld in de vrijstellingsregeling LVR;
 - *zweefvliegtuig*: zweeftoestel met vaste vleugel.
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 april van enig jaar tot 1 april van het daarop volgende jaar.

HOOFDSTUK 2. LUCHTHAVEN

Artikel 2

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

Artikel 3

Op de luchthaven zijn gelegen:

- a. een onverharde start- en landingsbaan in de geografische richting 036°-216° met een lengte van 1.109 meter en een breedte van minimaal 25 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter C;
 - b. een onverharde start- en landingsbaan in de geografische richting 126°-306° met een lengte van 622 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B;
- een en ander zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), en zoals aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.
- c. een landingsplaats ter grootte van 30 bij 30 meter voor het landen en opstijgen met helikopters, 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. In afwijking van het eerste lid zijn op de luchthaven per gebruiksjaar maximaal 100 bewegingen met militaire vliegtuigen en militaire helikopters toegestaan, indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die humanitair dan wel operationeel noodzakelijk zijn.

Artikel 5

1. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats:
 - a. overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement, binnen de uniforme daglichtperiode, en
 - b. overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 4, van het Luchtverkeersreglement, tussen 07.00 en 21.00 uur plaatselijke tijd, voor zover deze periode buiten de uniforme daglichtperiode valt, uitsluitend voor het landen en opstijgen met helikopters die zijn uitgerust met blindvlieginstrumenten, met dien verstande dat dit geen les- en oefenvluchten zijn.
2. Het is de exploitant tot 20 januari 2014 toegestaan om het luchthavengebied te doen of te laten gebruiken buiten de in het eerste lid genoemde openingstijden, voor het uitvoeren van helikopter- vluchten van maatschappelijk belang, tussen 07.00 en 21.00 uur plaatselijke tijd, voor zover deze periode buiten de uniforme daglichtperiode valt, alsmede voor het uitvoeren van daarmee verband houdende vluchten gericht op het innemen van brandstof. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
 - a. de exploitant rapporteert over buiten de reguliere openstellingstijden uitgevoerde starts en landingen inclusief het karakter van de beweging aan de Inspectie Leefomgeving en Transport, Handhaving Service-Providers;
 - b. uitgevoerde vluchten worden meegeteld in de berekening van de geluidbelasting;
 - c. de exploitant draagt zorg voor sluitende afspraken buiten de uniforme daglichtperiode en/of de openingstijden van het luchtvaartterrein van 07.00 tot 21.00 uur met de helikopter operator over het veilig gebruik van de luchthaven. Hierbij moet worden gedacht aan het gebruik van de tankinstallatie, het redden van mensenlevens, het voorkomen, beperken en bestrijden van een eventuele brand ten gevolge van een ongeval of incident, het landen en starten en de beschikbaarheid van visuele hulpmiddelen bij het vliegen buiten de uniforme daglichtperiode.
3. Het is de exploitant toegestaan om een gedeelte van het luchthavengebied dat niet in gebruik is voor het luchthavenluchtverkeer, zoals gearceerd is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling, te gebruiken of te doen gebruiken als landbouwterrein en als motorcrossterrein. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
 - a. dit gedeelte van het luchthavengebied dient van het overige luchthavengebied te zijn afgescheiden door middel van een deugdelijke afzetting;
 - b. de hoogte van de te gebruiken werk- en voertuigen, alsmede eventueel te plaatsen opstellen, beplantingen of anderszins, mag de betreffende door ICAO aangegeven hindernisvrije vlakken niet te boven gaan;
 - c. alvorens dit gedeelte van het luchthavengebied wordt betreden dient contact te worden opgenomen met de Luchtverkeersleiding Nederland te Schiphol in verband met de werking van de ter plaatse aanwezige VDR-peiler;
 - d. indien het gebruik als landbouwterrein en als motorcrossterrein wordt beëindigd dient dit aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie Luchtvaart, afdeling Luchtvaartveiligheid, te worden gemeld;
 - e. indien bij of in de onmiddellijke omgeving van RLD-kabels ten behoeve van de luchtvaarthulpen/of communicatiemiddelen werkzaamheden worden uitgevoerd, dient tijdig overleg plaats te vinden met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie Luchtvaart, afdeling Luchtvaartveiligheid;
 - f. indien ten gevolge van het gebruik als landbouwterrein en als motorcrossterrein schade aan RLD-kabels, alsmede aan luchtvaarthulp- of communicatiemiddelen wordt aangericht, zal deze schade op kosten van de exploitant worden hersteld;
 - g. onverminderd het hiervoor gestelde dient te worden voldaan aan alle door of namens de burgemeester van de gemeente Texel te stellen of gestelde voorwaarden met betrekking tot de orde en veiligheid.
4. Het is de exploitant toegestaan om het luchthavengebied te doen gebruiken voor zweefvliegtuigen. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:



- a. het opstijgen van de zweefvliegtuigen geschiedt door het opslepen door middel van een lier of door middel van een vliegtuig;
- b. de havenmeester dient vooraf toestemming te verlenen voor het feitelijk gebruik van het luchthavengebied voor zweefvliegtuigen.

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 juli 2012.

Artikel 9

Deze regeling wordt aangehaald als: Omzettingsregeling luchthaven Texel.

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 TEXEL: LIGGING VAN DE BAAN EN PLAATS VAN DE
HANDHAVINGSPUNTEN, GRENSWAARDEN IN HANDHAVINGSPUNTEN**



Kaart van het luchthavengebied Texel (tek.nr. 24-457)

schaal 1:10.000

- grens luchthavengebied
- onverharde baan
- helikopterplatform
- handhavingspunt
- ontheffing motorcrossbaan
- ontheffing landbouwterrein

Baan	baanlengte in meters	baankop	coördinaten handhavingspunten		grenswaarden in handhavingspunten in dB(A) Lden (*)
			X	Y	
04-22		04	117.403	569.549	63,04
		22	118.166	570.612	63,65
13-31		13	117.238	569.868	50,33
		31	117.905	569.390	50,33

* berekeningsnummer Adecs EHTX 15-05-2012 12:00:08

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



BIJLAGE 2B, BEDOELD IN ARTIKEL 7 VAN DE OMZETTINGSREGELING LUCHTHAVEN TEXEL: HET BEPERKINGENGEBIED TEN GEVOLGE VAN DE KE-ZONE



Kaart met de geluidszone (Ke-berekening) (tek.nr. 24-456)

NLR berekeningsnummer 920428-233530

schaal 1:25.000



- 45 Ke-geluidscontour
- 40 Ke-geluidscontour
- 35 Ke-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 Texel geschiedt derhalve door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. 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 gebruiksruijmt 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 gebruiksruijmt 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 gebruiksruijmt 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). Voor luchthavens waarvoor alleen een Bkl-zone is vastgelegd, zijn helikopterkeer en zeer licht keer niet meegenomen in de vaststelling van deze zone. Voor dit type keer 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 vastgesteld, worden alle landende en startende luchtvaartuigen (inclusief helikopters) met een 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 handhavingspunten;
- Bepalingen omtrent routing en vluchtuitvoering 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 niet

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 Texel neergelegd bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

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 Texel, neergelegd bij Gedeputeerde Staten.

Artikelsgewijs

Onder aanwijzingsbesluit wordt in deze toelichting verstaan de Aanwijzing luchtvaartterrein Texel, 27 maart 1961, LT/11636/Rijksluchtvaartdienst, 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 zijn verschillende banen gelegen, waarvan de geografische richting, de lengte en de breedte in dit artikel zijn weergegeven. Voor deze start- en landingsbanen 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 1B of 2C, zoals op de luchthaven Texel, wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg.

Artikel 4

Het eerste lid komt voort uit artikel 2 van het aanwijzingsbesluit. Zie ook het laatste onderdeel onder punt 4 van de algemene toelichting bij deze regeling voor een nadere uitwerking van het eerste lid van



dit artikel. 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 is afkomstig van een ontheffing van artikel 34, eerste lid onder a van de Luchtvaartwet voor incidenteel militair gebruik op de luchthaven van 7 maart 2003 (DL/Infra/03.540232). Het militair medegebruik omvat voornamelijk vluchten met een humanitair karakter, zoals bijvoorbeeld patiëntenvervoer of vervoer van stoffelijke overschotten. Daarnaast omvat het militair medegebruik zogenaamde VIP-vluchten, i.e. vluchten ten behoeve van leden van het Koninklijk Huis. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewakings Eenheden. Tenslotte betreft het uit operationele overwegingen noodzakelijke tankstops van zowel Nederlandse als buitenlandse militaire luchtvaartuigen, met name helikopters tijdens militaire oefeningen.

Artikel 5

Het eerste lid van dit artikel geeft de openstellingstijden van de luchthaven weer en is overgenomen uit artikel 2, tweede lid, van het aanwijzingsbesluit. Het begrip hefschroefvliegtuig is vervangen door helikopter conform de huidige terminologie.

Het tweede lid is een omzetting van de ontheffing van 13 januari 2012 (lenM/ILT-2012-155) op grond van artikel 33, tweede lid, juncto eerste lid, onderdeel a, van de Luchtvaartwet, in samenhang met artikel XI, tweede lid, van de Wet van 18 december 2008 (Stb. 2008, 561), welke in werking is getreden op 20 januari 2012 en geldt voor een periode van twee jaar, waarbij toestemming is verleend om, onder voorwaarden, het luchthavengebied te doen of te laten gebruiken buiten de openstellingstijden. Het derde lid is een omzetting van de ontheffing van 2 juli 1985 (LT/L 23337) op grond van artikel 33, tweede lid, onder b, van de Luchtvaartwet, waarbij toestemming is verleend om, onder voorwaarden, een aangewezen gedeelte van het luchthavengebied te gebruiken of te doen gebruiken als landbouwterrein en/of als motorcrossterrein.

Het vierde lid is een omzetting van de ontheffing van 4 augustus 1971 (LT/18802) op grond van artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet, teneinde het gebruik van het luchthavengebied door zweefvliegtuigen, onder voorwaarden, toe te laten.

Artikel 6

De luchthaven Texel heeft naast een Bkl-zone ook een 35 Ke-zone. Aangezien binnen deze zone geen aaneengesloten woongebied is gelegen, worden alleen handhavingspunten in het verlengde van de baan opgenomen. Bij de berekening van de grenswaarden in deze handhavingspunten is de invoerset voor bepaling van de 47 Bkl- en de 35 Ke-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 deze invoerset is uitgegaan van 46.040 vliegbewegingen, waarvan 43.000 bewegingen van klein verkeer, 2.920 bewegingen met helikopters en 120 bewegingen van groot verkeer per jaar op de luchthaven Texel.

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.*