
120

Besluit van 16 maart 2016 tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Toezicht Luchtvaart in verband met aanvullende bepalingen voor de ruimtelijke indeling van beperkingengebieden in luchthavenbesluiten en ten aanzien van de aanwijzing van luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven en enkele overige wijzigingen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 27 november 2015, nr. IENM/BSK-2015/108063, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op bijlage 14, deel I, van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), de artikelen 8.44, vierde lid, 8.47, derde lid, 8a.50, eerste lid, 8a.51, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 17, derde lid, van de Luchtvaartwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 27 januari 2016, nr. W14.15.0419/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, 11 maart 2016, nr. IENM/BSK-2016/30822, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

1. In de alfabetische rangschikking van artikel 1, eerste lid, worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

gemotoriseerd schermvliegtuig: schermvliegtuig, zijnde een zweef-toestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder, dat over een motor beschikt;

schermzweeftoestel: ongemotoriseerd schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;

zeilvliegtuig: zweeftoestel met een starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;

zweefvliegtuig: zweeftoestel met vaste vleugel, zijnde een luchtvaartuig zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor;.

2. In de alfabetische rangschikking van artikel 1, eerste lid, wordt eveneens de volgende begripsbepaling ingevoegd:

nood- of voorzorgslanding: onvermijdbare landing van een luchtvaartuig op land of op water in het geval dat het voortzetten van de vlucht niet langer mogelijk dan wel niet langer veilig is;.

B

In artikel 8, onderdeel a, wordt «van het einde van de baan» gewijzigd in: van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt.

C

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt een «1.» geplaatst.

2. In het eerste lid, onderdeel h, wordt «rondom het luchthavengebied» gewijzigd in: rondom de start- en landingsbaan.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Het eerste lid, onderdelen e, g, h en i, is niet van toepassing op een luchthavenbesluit voor een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters.

D

Aan artikel 13, tweede lid, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

E

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «object» gewijzigd in: obstakel.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid geldt niet indien:

a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit,

b. vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend, of

c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of Luchtverkeersleiding Nederland beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

3. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Artikel 13, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

F

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «object» gewijzigd in: obstakel.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid geldt niet indien:

a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit,

b. vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend, of

c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of Luchtverkeersleiding Nederland beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur, bedoeld in het eerste lid, oplevert.

3. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Artikel 13, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

G

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «rond het luchthavengebied» gewijzigd in: rondom de start- en landingsbaan.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid geldt niet:

a. voor zover het gebruik of de bestemming rechtmatig was op de dag vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, of

b. wanneer op basis van een studie naar de vogelaantrekkende werking kan worden geconcludeerd dat het gebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

3. Er wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de wijze waarop de studie, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, wordt uitgevoerd.

H

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel h wordt «zweeftoestellen» gewijzigd in: gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen.

2. In onderdeel i vervalt de zinsnede «voor zover het betreft de landing daarvan».

3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel n door een puntkomma, worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:

o. luchtvaartuigen die een nood- of voorzorgslanding maken of hebben gemaakt;

p. schermzweeftoestellen;

q. zeilvliegtuigen.

I

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden: gemotoriseerde schermvliegtuigen,;

2. Onderdeel c komt te luiden: zweefvliegtuigen,;

ARTIKEL II

De Regeling Toezicht Luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 158 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Aanvraag ontheffing ex artikel 8a.51 Wet luchtvaart en toestemming luchtvaartvertoningen en luchtvaartwedstrijden

2. Het eerste lid, onderdelen b en c, komt te luiden:

b. een verzoek om een ontheffing van de verbodsbepaling van artikel 8.1a, eerste lid, Wet luchtvaart, indien een terrein, niet zijnde een luchthaven, zal worden gebruikt.

c. een schriftelijke verklaring van de burgemeester van elke gemeente waar de vertoning of de wedstrijd zal worden gehouden, dat daartegen geen bezwaar bestaat.

B

Artikel 158a vervalt.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2016, met uitzondering van artikel I, onderdelen A, H en I, dat in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

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

Wassenaar, 16 maart 2016

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

Uitgegeven de *dertigste* maart 2016

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur

NOTA VAN TOELICHTING

I. Inleiding

Op 1 november 2009 is 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), (hierna: Wet RBML) en het daarop gebaseerde Besluit burgerluchthavens (hierna: BBL) en de Regeling burgerluchthavens in werking getreden.

Door de Wet RBML is in de Wet luchtvaart een nieuw stelsel van milieunormen opgenomen en zijn bepaalde taken en bevoegdheden voor burgerluchthavens gedecentraliseerd naar de provincies. In het kader van de voorbereiding van een aantal luchthavenbesluiten op grond van de nieuwe regelgeving is gebleken dat het BBL op een aantal punten aanvulling en wijziging behoeft. Voorts heeft de praktijk rond de verlening door provincies van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen door luchtvaartuigen uitgewezen dat de betreffende regelgeving voor bepaalde categorieën luchtvaartuigen kan worden vereenvoudigd. In de praktijk is bovendien gebleken dat een aantal categorieën luchtvaartuigen ontbreekt in de in het BBL aangewezen categorieën luchtvaartuigen waarop het verbod, neergelegd in artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart, om op te stijgen of te landen anders dan van of op een luchthaven niet van toepassing is. Naar aanleiding van deze ervaringen met de nieuwe regelgeving wordt het BBL door het onderhavige besluit op een aantal punten gewijzigd.

Voorts is geconstateerd dat de Regeling Toezicht luchtvaart op een enkel punt wijziging behoeft.

II. Wijziging van het BBL

1. Aanvullingen en wijziging van het BBL op basis van ervaringen met het vaststellen van luchthavenbesluiten.

1.1 Aanvulling algemene bepalingen (Artikel I, onderdeel A)

De met dit besluit aangebrachte wijzigingen in de artikelen 20 en 21 van het BBL, maken het noodzakelijk een aantal begripsbepalingen toe te voegen aan artikel 1. De omschrijving van het begrip «nood-of voorzorgslanding» hangt samen met de wijziging van artikel 20 van het BBL middels artikel I, onderdeel H, van dit besluit. Kern van het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding is de onvermijdbaarheid hiervan.

1.2 Wijziging van de aanduiding van de ligging van de handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidbelasting (Artikel I, onderdeel B)

Voor elke luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld, moeten in dat besluit in ieder geval handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting worden vastgesteld aan beide zijden in het verlengde van de start- en landingsbaan. Op grond van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór de inwerkingtreding van dit besluit dienden in het luchthavenbesluit deze punten «op 100 meter van het einde van de baan» te worden vastgelegd. Deze formulering leidde in de praktijk tot onduidelijkheid. Per luchthaven wordt immers gewerkt met verschillende startpunten en drempels op een baan. Om die onduidelijkheid weg te nemen en te zorgen voor een eenduidige uitleg van de

bepaling is in het onderhavige besluit de formulering «van het einde van de baan» gewijzigd in «van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt».

1.3 Wijziging van de aanduiding van de ligging van het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik en aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in dat gebied (Artikel I, onderdelen C en G)

Artikel 9 van het BBL bepaalt welke ruimtelijke beperkingengebieden het luchthavenbesluit in ieder geval dient te bevatten. Op grond van het eerste lid, onderdeel h, van dat artikel dient bij een luchthaven met een instrumentbaan categorie I, II of III, een gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik te worden vastgesteld. Artikel 16 van het BBL bepaalt vervolgens welke ruimtelijke beperkingen in dit gebied gelden.

Op grond van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, is het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik een gebied van 6 kilometer *rondom het luchthavengebied*. Het luchthavengebied is echter geen vaststaand gegeven en kan in de loop der tijd groter of kleiner worden. Dit zou betekenen dat bij een nieuw luchthavenbesluit, het gebied met beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik ook zou moeten worden vergroot of verkleind. Dit wordt onwenselijk geacht. De omvang van het luchthavengebied bepaalt immers niet de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Bepalende factor daarvoor is de omvang en inrichting van de start- en landingsbaan. Wijziging daarvan komt in de praktijk minder voor. Om die reden is in dit besluit de aanduiding van het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebied in artikel 9, eerste lid, onderdeel h, en in de aanhef van het eerste lid van artikel 16 in die zin aangepast dat het gebied voortaan wordt vastgesteld *rondom de start- en landingsbaan*.

Artikel 16, eerste lid, vermeldt een aantal vormen van vogelaantrekkende bestemmingen of grondgebruik die in een straal van 6 kilometer rond de start- en landingsbaan van de luchthaven niet zijn toegestaan. Deze beperking op de omgeving van de luchthaven is ingesteld omdat vogels een groot gevaar voor landende en startende vliegtuigen kunnen vormen. Vogels moeten als risicovol worden bestempeld als ze solitair of in groepsverband vliegend, bij een botsing ernstige schade aan het vliegtuig kunnen veroorzaken.

Artikel 16, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, bepaalt dat het verbod op een categorie grondgebruik of bestemming niet van toepassing is als dit gebruik of deze bestemming rechtmatig was op de dag voor de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Nieuwe bestemmingen of grondgebruik in deze categorieën zijn derhalve niet toegestaan. In de praktijk blijkt dit regime te strikt en is een versoepeling van het regime mogelijk zonder dat het risico op vogelaanvaringen in de directe omgeving van de luchthaven onaanvaardbaar wordt vergroot.

De toevoeging van onderdeel b aan artikel 16, tweede lid, betekent een nieuwe uitzondering op de regel dat geen nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen of grondgebruik zijn toegestaan. Een nieuwe bestemming of grondgebruik is toegestaan indien uit een studie blijkt dat de vogelaantrekkende werking van de nieuwe bestemming of grondgebruik zo gering is dat deze geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. De mate van vogelaantrekkende werking van de voorgenomen nieuwe

ontwikkeling zal sterk afhangen van de soort van activiteit en van locatie en de afstand tot de (baan van de) luchthaven.

Het is de initiatiefnemer van een in het eerste lid opgenomen categorie grondgebruik of bestemming die de studie naar de vogelaantrekkende werking zal moeten uitvoeren. De initiatiefnemer zal met de studie moeten aantonen dat ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling het risico op vogelaanvaringen niet toeneemt.

Activiteiten mogen niet in strijd met het bestemmingsplan plaatsvinden. De gemeente is de instantie die bestemmingsplannen vaststelt en handhaaft. Bij het aanvragen van een vergunning voor mogelijk vogelaantrekkende activiteiten is de gemeente het bevoegd gezag voor toetsing aan het bestemmingsplan. Met de vergunningaanvraag dient de initiatiefnemer de studie naar vogelaantrekkende werking bij de gemeente in. Omdat in de studie de conclusie moet zijn opgenomen of de voorgenomen activiteit leidt tot een onaanvaardbaar risico op vogelaanvaringen voor vliegtuigen, kan de gemeente derhalve beslissen of de vergunning verleend kan worden.

Artikel 16, derde lid, biedt de mogelijkheid om in de Regeling burgerluchthavens nadere regels te stellen omtrent de wijze waarop de vogelstudie moet worden uitgevoerd. Van die mogelijkheid wordt gebruik gemaakt als blijkt dat de vogelstudies die worden gehanteerd bij de beoordeling van de afwijking van het bepaalde in het eerste lid, van een onvoldoende niveau zijn.

1.4 Wijziging van het aantal vast te stellen beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid in het luchthavenbesluit voor een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters (Artikel I, onderdeel C)

Bij de ontwikkeling van de regelgeving voor de beperkingengebieden die verplicht moeten worden opgenomen in een luchthavenbesluit, is er vanuit gegaan dat voor helikopterluchthavens luchthavenregelingen zouden worden vastgesteld. In de praktijk is echter gebleken dat voor een aantal helikopterluchthavens het vaststellen van een luchthavenbesluit noodzakelijk is. Artikel 9 van het BBL bevat de verplichting een groot aantal beperkingengebieden ten behoeve van de vliegveiligheid in het luchthavenbesluit op te nemen. Deel II (*Heliports*) van bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart¹ schrijft het opnemen van het merendeel van deze beperkingengebieden echter niet voor bij helikopterluchthavens.

Teneinde de regelgeving voor helikopterluchthavens in overeenstemming te brengen met de internationale bepalingen op dit punt, is aan artikel 9 een tweede lid toegevoegd. Daarin is bepaald dat voor helikopterluchthavens geen ruimtelijke beperkingengebieden behoeven te worden vastgesteld in verband met veiligheid (eerste lid, onderdeel e), hoogtebeperkingen voor de goede werking van apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding (eerste lid, onderdeel g) en vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik (eerste lid, onderdeel h). Evenmin behoeft om die reden nog een laserstraalvrij gebied (eerste lid, onderdeel i) te worden vastgesteld. Ongewijzigd blijft dat voor helikopterluchthavens een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, een zogenaamd obstakelgebied, dient te worden vastgesteld.

¹ Het op 7 december 1944 tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Trb. 1973, nr. 109.

1.5 Aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in het gebied met beperkingen voor obstakels in verband met het doorschieten of te vroeg landen van vliegtuigen (Artikel I, onderdeel D)

Het veiligheidsgebied is het gebied in het verlengde van de start- en landingsbaan en de Runway End Safety Area (RESA) en is verplicht gesteld aangezien er een kans is dat een vliegtuig in het geval van het doorschieten (*overrun*) of het te vroeg landen (*undershoot*) voorbij de 240 meter van de RESA terecht komt. Het plaatsen van nieuwe obstakels die een gevaar voor vliegtuigen kunnen vormen bij een botsing moet zo veel als mogelijk worden voorkomen. Artikel 13, eerste lid, van het BBL bepaalt dat in het veiligheidsgebied geen obstakel is toegestaan, tenzij dit licht en breekbaar van constructie is, en er gelden eisen ten aanzien van de vlakheid van het terrein. Op grond van artikel 13, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, geldt het verbod niet voor obstakels en hellingen die reeds zijn opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een bouw- of aanlegvergunning of indien een dergelijke vergunning al is verleend voor de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Niet alle obstakels in het veiligheidsgebied zijn echter opgericht, geplaatst of aangelegd met een bouw- of aanlegvergunning. Dit geldt bijvoorbeeld voor bomen en struiken. Op grond van artikel 13, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, zouden alle bomen en struiken in het veiligheidsgebied gesnoeid of gekapt dienen te worden. Hoewel bomen in sommige gevallen de vliegveiligheid negatief kunnen beïnvloeden, vergelijkbaar met andere obstakels zoals bouwwerken, wordt een dergelijke consequentie onevenredig zwaar geacht en levert dit in sommige gevallen geen bijdrage aan de vliegveiligheid.

Aan het tweede lid van artikel 13 wordt daarom een onderdeel c toegevoegd. Op grond hiervan zijn bomen en struiken in het veiligheidsgebied toegestaan tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeelt dat deze bomen en struiken een onaanvaardbaar risico opleveren voor de vliegveiligheid. De beoordeling vindt plaats nadat de ILT door een luchthavenexploitant om een beoordeling van de veiligheidsituatie wordt gevraagd. De luchthavenexploitant is verantwoordelijk dat de luchthaven veilig gebruikt kan worden en zal de bomen en struiken in de directe omgeving van de luchthaven moeten monitoren. Bij het monitoren en het verzoek aan de ILT om een beoordeling uit te voeren zal de luchthavenexploitant rekening moeten houden met de mate van breekbaarheid van, en de benodigde energie daarvoor, bij verschillende soorten bomen. De mate van breekbaarheid dient zodanig te zijn dat de boom of struik zal breken of meebuigen in het geval zij worden geraakt door een vliegtuig. Dit is afhankelijk van de stamomvang en de houtsoort. Bij de inschatting van de breekbaarheid, op basis van de eigenschappen van de boom of struik, kan een computersimulatie een hulpmiddel zijn. Ook kunnen de criteria uit de ICAO Aerodrome Design Manual – Part 6 Frangibility, eerste editie 2006 hierbij behulpzaam zijn. Op basis hiervan oefent de boom of struik geen kracht op het vliegtuig uit die groter is dan 45 kN en de maximale energie die op het vliegtuig wordt overgebracht niet groter is dan 55 kJ gedurende de contactperiode tussen het vliegtuig en de boom of struik.

Op het moment dat beoordeeld wordt dat een boom of struik een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid, kan de luchthavenexploitant met de formele constatering per brief van de ILT, de betreffende gemeente – vanwege de ruimtelijke doorwerking van beperkingengebieden in bestemmingsplannen – verzoeken handelend op te treden. De eigenaar of beheerder van deze boom of struik wordt vervolgens door de gemeente erop aangesproken om maatregelen te nemen. De eigenaar of

beheerder kan dan zijn bomen of struiken snoeien of kappen zodat de veiligheid gewaarborgd is. Indien de luchthavenexploitant geen actie onderneemt ten aanzien van potentieel gevaarlijke bomen of struiken kan deze hierop door de ILT worden aangesproken.

In de praktijk zal de toevoeging aan artikel 13, tweede lid, van belang zijn voor luchthavenbesluiten die na de inwerkingtreding van dit besluit zullen worden vastgesteld.

1.6 Aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid (Artikel I, onderdeel E)

Artikel 14, eerste lid, van het BBL bepaalt dat in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid geen obstakels aanwezig mogen zijn die hoger zijn dan de op die locatie geldende maximale waarden. Op grond van artikel 14, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, geldt het verbod niet voor obstakels die reeds zijn opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een bouw- of aanlegvergunning of indien een dergelijke vergunning al is verleend voor de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Echter, niet alle obstakels die door de vlakken met hoogtebeperkingen heen steken, zijn opgericht, geplaatst of aangelegd met een bouw- of aanlegvergunning. Dit geldt bijvoorbeeld voor bomen en struiken. Op grond van artikel 14, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, zouden alle bomen en struiken die door een vliegveiligheidsvlak steken, getopt of gekapt dienen te worden. Hoewel dergelijke bomen en struiken in sommige gevallen hinder kunnen veroorzaken voor de vliegveiligheid of kunnen leiden tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van een luchthaven, vergelijkbaar met andere obstakels zoals bouwwerken, wordt een dergelijke consequentie onevenredig zwaar geacht.

De ruimtelijke beperkingen in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid vinden hun grondslag in de bepalingen van hoofdstuk 4 van deel I (*Aerodrome Design and Operations*) van bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Gebleken is dat het ruimtelijke regime in artikel 14, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, een te enge vertaling van de desbetreffende verdragsbepalingen bevatte. Artikel 4.2.21 van bijlage 14 laat immers toe dat een bestaand obstakel aanwezig is in een gebied met hoogtebeperkingen indien het zich bevindt in de schaduw van een reeds bestaand obstakel of indien uit een veiligheidsstudie is gebleken dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of niet leidt tot ernstige operationele beperkingen voor de luchthaven. Gelet op artikel 4.2.18 van bijlage 14 geldt wel als voorwaarde dat een dergelijk obstakel zich dan niet in het gebied van de *inner approach surface*, de *inner transitional surface* of de *balked landing surface* mag bevinden. Deze dicht bij de baan gelegen gebieden zijn dermate kritisch en belangrijk voor de veiligheid van het vliegverkeer dat doorsnijdingen van de hoogtebeperkingen in deze gebieden niet toegestaan zijn.

In verband met de hierboven genoemde verdragsbepalingen is aan het tweede lid van artikel 14 een onderdeel c toegevoegd. Op grond daarvan zijn bomen en struiken in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid toegestaan tenzij de ILT beoordeelt dat deze bomen en struiken een onaanvaardbaar risico opleveren voor de vliegveiligheid of leiden tot ernstige operationele beperkingen voor de luchthaven. De beoordeling vindt plaats nadat de ILT door een de luchthavenexploitant of de LVNL met een brief om een beoordeling van de veiligheidssituatie

wordt gevraagd. Bij deze beoordeling neemt de ILT de bovengenoemde verdragsbepalingen in acht. Op het moment dat beoordeeld wordt dat het steken van een boom of struik door het vliegveiligheidsvlak daadwerkelijk een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven, dan kan de luchthavenexploitant of LVNL met de formele constatering per brief door de ILT, de betreffende gemeente – vanwege de ruimtelijke doorwerking van beperkingengebieden in bestemmingsplannen – verzoeken handelend op te treden. De eigenaar of beheerder van deze boom of struik wordt vervolgens door de gemeente erop aangesproken dat door middel van het snoeien of kappen van een boom of struik de gevaarlijke situatie of de hinder kan worden weggenomen.

In de praktijk zal de toevoeging aan artikel 14, tweede lid, van belang zijn voor luchthavenbesluiten die na de inwerkingtreding van dit besluit zullen worden vastgesteld.

De beoordeling door de ILT kan, in het geval van een luchthavenbesluit voor een burgerluchthaven van regionale betekenis, onderdeel uitmaken van de verklaring veilig gebruik luchtruim die, op grond van artikel 8.49 van de Wet luchtvaart, door de ILT moet worden verstrekt voordat het luchthavenbesluit in werking kan treden. Bij het opstellen van een luchthavenbesluit voor een burgerluchthaven van nationale betekenis vormt de advisering door de ILT onderdeel van de reguliere voorbereidingsprocedure.

Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen om in het tweede lid alle uitzonderingen op de hoofdregel van het eerste lid uit te schrijven. In het nieuwe derde lid van artikel 14, dat in de plaats komt van het oude tweede lid, kan daardoor worden volstaan met het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 13, derde lid.

Tot slot is in artikel 14, eerste lid, de term object vervangen door de term obstakel. Dit betreft een technische wijziging teneinde het gebruik van het begrip obstakel in het BBL te uniformeren. Obstakel wordt in artikel 1 van het BBL omschreven als: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt.

1.7 Aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor de luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding (Artikel 1, onderdeel F)

Artikel 15, eerste lid, bepaalt dat er in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding geen obstakel is toegestaan dat hoger is dan de maximaal toegestane hoogte op een locatie. Op grond van artikel 15, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, gold dit verbod niet indien het obstakel reeds was opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een bouw- of aanlegvergunning. Dit betekent dat voor obstakels zonder bouw- of aanlegvergunning, zoals bomen en struiken, die hoger zijn dan de maximaal toegestane hoogte, gold dat zij moesten worden verwijderd, verlaagd of afgetopt. Er is op grond van het regime met ruimtelijke beperkingen in artikel 15 zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, geen mogelijkheid een zodanig obstakel, dat reeds aanwezig is bij het inwerkingtreden van het luchthavenbesluit, toch te laten staan indien het geen onaanvaardbare verstoring veroorzaakt van de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding. In lijn met de wijziging van artikel 14, tweede

lid, is dat echter wel gewenst. Daarom is in het tweede lid van artikel 15 een nieuw onderdeel c ingevoegd dat bepaalt dat het verbod van het eerste lid niet geldt tenzij de ILT constateert dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding oplevert. Voor een nadere toelichting op deze nieuwe uitzondering wordt verwezen naar paragraaf 1.5.

In artikel 15, eerste lid, is de term object vervangen door de term obstakel. Dit betreft een technische wijziging teneinde het gebruik van het begrip obstakel in het BBL te uniformeren. Obstakel wordt in artikel 1 van het BBL omschreven als: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt.

Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen in het tweede lid thans alle uitzonderingen op de hoofdregel in het eerste lid, uit te schrijven. In het nieuwe derde van artikel 15, dat in de plaats komt van het oude tweede lid, kan daardoor worden volstaan met het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 13, derde lid.

2. Wijziging van het BBL op basis van de praktijk van provincies bij het verlenen van ontheffingen voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen door bepaalde categorieën luchtvaartuigen (artikel I, onderdelen H en I)

Door de Wet RBML is in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart de bevoegdheid voor gedeputeerde staten opgenomen om voor bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen luchtvaartuigen een ontheffing te verlenen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein, niet zijnde een luchthaven. In artikel 21 van het BBL zijn de luchtvaartuigen aangewezen waarvoor een dergelijke ontheffing kan worden verleend. In dat artikel, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, werden ondermeer de categorieën vrije ballonnen bestemd en ingericht voor bemande vluchten (onderdeel b) en zweeftoestellen (onderdeel c) genoemd.

Op grond van de bepalingen bij en krachtens de Wet luchtvaart hebben vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen een bijzondere positie. Luchthavens die uitsluitend door deze categorieën luchtvaartuigen worden gebruikt zijn namelijk op grond van artikel 18 van de Regeling burgerluchthavens vrijgesteld van de verplichting om een luchthavenregeling te hebben. Als voorwaarden gelden wel dat voor het gebruik van een terrein als luchthaven een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door de burgemeester van de gemeente waar de desbetreffende luchthaven zich bevindt en dat de gebruiker aan de inspecteur-generaal van de ILT meldt voor welke luchthaven een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Verder geldt dat de landing van deze categorieën luchtvaartuigen op grond van artikel 20 (onderdelen h en i) van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, is vrijgesteld van de verplichting, neergelegd in artikel 8.1a, eerste lid van de Wet luchtvaart, om uitsluitend te mogen starten en landen vanaf een luchthaven. Het vorenstaande betekent in de praktijk dat vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen overal mogen landen, maar niet overal mogen starten. Voor zover de start buiten een luchthaven plaatsvindt, diende op basis van dit stelsel een ontheffing bij gedeputeerde staten te worden aangevraagd voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein, niet zijnde een luchthaven. Dit stelsel van regels werd in de praktijk als erg onduidelijk en onbevredigend ervaren. De procedure rond de verlening van de ontheffing bracht bovendien de nodige administratieve lasten met zich mee. In overleg met de provincies en de desbetref-

fende belangenorganisaties van gebruikers is besloten deze praktijk te vereenvoudigen en voortaan ook de start van een vrije ballon, schermzweeftoestel en zeilvliegtuig buiten een luchthaven toe te staan zonder dat voor het gebruik van een terrein voor de start nog een ontheffing moet worden verleend door gedeputeerde staten van de desbetreffende provincie. Om te borgen dat de te gebruiken startterreinen wel aan bepaalde veiligheidseisen voldoen, zullen dergelijke eisen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen worden opgenomen nadat hiervoor door middel van een wijziging van de Wet luchtvaart een grondslag is gecreëerd. De wijziging van de artikelen 20 en 21 van het BBL zal daarom op een later tijdstip in werking treden (zie ook paragraaf IX).

Een en ander leidt ertoe dat artikel 20, onderdeel h, van het BBL zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, in die zin is gewijzigd dat dit onderdeel niet langer geldt voor schermzweeftoestellen en voor zeilvliegtuigen. Op grond van artikel 20, onderdeel h, blijft voor de overige zweeftoestellen (gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen) de landing vrijgesteld van de verplichting deze uit te voeren op een luchthaven. Door het opnemen van de schermzweeftoestellen en de zeilvliegtuigen in artikel 20, onderdelen p en q, is bewerkstelligd dat deze categorieën luchtvaartuigen in het geheel zijn vrijgesteld van de in artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart opgenomen verplichting om te starten en landen vanaf een luchthaven. Voor vrije ballonnen is hetzelfde bewerkstelligd door in artikel 20, onderdeel i, zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van dit besluit, de tekst «voor zover het betreft de landing daarvan» te schrappen.

Vanwege het nieuwe stelsel voor vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen zijn in artikel 21, onderdelen b en c, van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, de categorieën vrije ballonnen en zweeftoestellen verwijderd en vervangen door de overige categorieën zweeftoestellen waarvoor het nieuwe stelsel niet gaat werken, te weten gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen.

3. Toevoegen categorie luchtvaartuigen aan artikel 20 van het BBL op basis van ervaringen in de praktijk (Artikel I, onderdeel H)

Artikel 20 van het BBL wijst de categorieën van luchtvaartuigen aan waarvoor het verbod, in artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart, om met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen anders dan van of op een luchthaven, niet geldt. Het is noodzakelijk gebleken deze opsomming uit te breiden met luchtvaartuigen die een noodlanding of voorzorgslanding maken of hebben gemaakt. Dat is geschied door het toevoegen van onderdeel o aan artikel 20 van het BBL.

Voor luchtvaartuigen die een noodlanding of voorzorgslanding maken of hebben gemaakt was in de Wet luchtvaart en onderliggende regeling, zoals deze luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit wijzigingsonderdeel, geen voorziening opgenomen. Dit betekent dat het verboden was een noodlanding te maken op een terrein dat geen luchthaven is. In de praktijk komt dit echter wel voor, bijvoorbeeld bij een motorstoring. Daarnaast was het, in de gevallen waarin dit gelet op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig, de weersomstandigheden en de gesteldheid van het terrein en de directe omgeving wel veilig had kunnen gebeuren, niet toegestaan om van deze locatie weer op te stijgen. Demonteren van het luchtvaartuig en vervoer over de weg was dan de enige optie.

Het komt in Nederland gemiddeld zo'n tien keer per jaar voor dat er een nood- of voorzorgslanding op een terrein buiten een luchthaven moet worden gemaakt. Redenen voor een nood- of voorzorgslanding kunnen

gelegen zijn in een defect aan het luchtvaartuig of plotseling verslechterende weersomstandigheden, waardoor verder vliegen onverantwoord is.

Deze wijziging zal op een later bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden als op basis van de Wet luchtvaart in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen aan de vrijstelling nadere regels en veiligheidseisen zijn verbonden. Dit betekent dat de bestaande situatie, waarin het verboden is om na een noodlanding op te stijgen blijft bestaan, totdat de wijziging van artikel I, onderdeel G, in werking treedt.

III. Wijziging van de Regeling Toezicht luchtvaart

Artikel II bevat een wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Dit betreft een aantal technische wijzigingen waarbij artikel 158 van deze regeling wordt aangepast aan de systematiek van de Wet luchtvaart. Artikel 158a kan daardoor komen te vervallen.

IV. Uitvoering en handhaving

Verantwoordelijkheden voor uitvoering en handhaving van artikel I, onderdelen D, E, F en G, wijzigen niet met de onderhavige wijziging van het BBL. De bepalingen van het BBL zullen door provincies en het rijk in acht worden genomen bij het vaststellen van toekomstige luchthavenbesluiten. De in luchthavenbesluiten opgenomen beperkingengebieden werken door via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarmee liggen uitvoering, toezicht en handhaving primair bij de gemeenten. Toezicht op de bepalingen van de Wet luchtvaart is belegd bij de ILT en namens de minister kan de ILT handhavend optreden. Dit kan bijvoorbeeld geschieden op het moment dat door de ILT beoordeeld wordt dat het door een veiligheidsvlak steken van een boom of struik een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

De uitvoering van de wijzigingen in artikel I, onderdelen H en I, ligt bij provincies. Reeds vastgestelde provinciale luchthavenregelingen voor vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen kunnen als gevolg van de vrijstelling in artikel 20 van het BBL worden ingetrokken. Provincies handhaven de bepalingen van de door de provincie vastgestelde luchthavenregelingen (bijvoorbeeld ten aanzien van gemotoriseerde schermvliegtuigen of zweefvliegtuigen). Ten aanzien van gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen blijft het stelsel van artikel 21 met betrekking tot de afgifte op provinciaal niveau van een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (de zogenoemde TUG-ontheffing) bestaan. De ILT is namens de minister bevoegd handhavend op te treden als met deze luchtvaartuigen wordt opgestegen vanaf een ander terrein dan een luchthaven zonder dat hieraan voorafgaand een TUG-ontheffing is verleend.

V. Consultatie

De wijziging van de artikelen 20 en 21 van het BBL zijn in overleg met de provincies (Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart) en de Vereniging van professionele ballonvaarders Nederland (PBN) en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) voorbereid. Het IPO heeft bij brief van 14 oktober 2013 laten weten in te stemmen met de wijziging.

VI. Administratieve en bestuurlijke lasten en nalevingskosten

De vereenvoudiging van het stelsel voor vrije ballonnen, zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen levert een beperking op van administratieve en bestuurlijke lasten.

De aanvraag van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen voor starts met de genoemde luchtvaartuigen kostte de gebruikers de nodige tijd. Er moet bij de betreffende provincie voor meerdere terreinen een ontheffing worden aangevraagd omdat pas kort voor de start afhankelijk van de weersomstandigheden (windrichting en windsterkte) een bepaald terrein kan worden gekozen. Door het opnemen van de genoemde luchtvaartuigen in artikel 20 van het BBL, door middel van artikel I, onderdeel H, van dit besluit is dit niet meer nodig. Uitgaande van op dit moment 600 terreinen bedraagt de besparing aan administratieve lasten naar verwachting € 54.000 (2 uur per terrein x uurtarief van € 45) per jaar.

De behandeling van een aanvraag voor een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik kostte de betreffende provincie gemiddeld 4 uur. Hierin is meegenomen dat de provincie aan de gemeente waarin het terrein ligt toestemming vroeg voor het gebruik van dat terrein. Met de vrijstelling vervalt de taak van de provincies, hetgeen naar verwachting een besparing aan bestuurlijke lasten oplevert van € 108.000 (600 terreinen x 4 uur per terrein x uurtarief van € 45) per jaar.

De wijziging van het BBL leidt ook tot nieuwe nalevingskosten. De wijziging in artikel I, onderdeel G, van dit besluit maakt nieuw grondgebruik of een nieuwe bestemming mogelijk in het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik indien uit een studie naar de vogelaantrekkende werking blijkt dat het nieuwe grondgebruik of de nieuwe bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. Deze studie wordt uitgevoerd door of in opdracht van de initiatiefnemer van het nieuwe grondgebruik of de nieuwe bestemming. Door de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen is een vragenboom ontwikkeld aan de hand waarvan kan worden bepaald of de nieuwe activiteit een significante vogelaantrekkende werking met zich meebrengt. Indien dit het geval is, zal nader onderzoek in een fauna-effectstudie plaats moeten vinden. De kosten voor het op adequate wijze invullen van de vragenboom bedraagt ongeveer € 5.000,-. Indien hieruit blijkt dat een nadere vogelstudie noodzakelijk is, zijn de kosten hiervan gemiddeld € 25.000,-, maar dit is deels afhankelijk van de schaalgrootte van de voorgenomen activiteit. De kosten voor de studie zijn voor rekening van degene die een nieuwe bestemming of nieuw grondgebruik wenst te vestigen in het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik.

VII. Internetconsultatie

Het ontwerpbesluit is in de periode van 5 augustus tot en met 1 september 2014 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het gehele ontwerpwijzigingsbesluit en onderliggende regelgeving. Daarbij is erop gewezen dat het ontwerpbesluit deels implementatie betreft van internationale regelgeving en er in zoverre geen nationale beleidsruimte bestaat. De internetconsultatie heeft tot 5 reacties geleid, waarvan 4 openbaar. Het betreffen reacties van drie particulieren en van drie brancheorganisaties, te weten van de Aircraft Owners & Pilot Association (AOPA) en een gecombineerde reactie van de PBN en de

KNVvL en. De bovengenoemde reacties hebben niet geleid tot aanpassing van dit besluit.

Artikel I, onderdelen E, F en G

De wijziging van de artikelen 14 en 15 van het BBL wordt door een particulier onderschreven. Een andere particulier merkte op dat met betrekking tot de wijziging van artikel 16 de bewijslast niet bij de persoon of instelling zou moeten liggen die in de aanvliegeroute gevestigd is. Voorts zou bij de vaststelling van routes moeten worden gekozen voor de route waarbij er geen extra dieren worden gedood en de overlast voor de omwonenden minimaal is. In reactie hierop wordt aangegeven dat voorafgaand aan de vaststelling van aan- en uitvliegroutes van luchthavens aspecten als vliegveiligheid en hinderbeperking altijd worden onderzocht en een belangrijke rol spelen bij de keuze voor een bepaalde route. De onderhavige wijziging van het BBL brengt daar geen verandering in. Een andere reactie van een particulier zag erop dat het besluit een kaart mist waarop de gebieden zijn weergegeven waarop de wijzigingen betrekking hebben. De wijziging van de artikelen 14, 15 en 16 van het BBL betreffen echter aanpassing van algemeen verbindende voorschriften die in acht moeten worden genomen bij het opstellen van een luchthavenbesluit. Pas bij het opstellen van deze luchthavenbesluiten kunnen de gebieden waar de regels betrekking op hebben, in kaart worden gebracht.

Tot slot vroegen de PBN en de KNVvL naar aanleiding van de wijziging van artikel 16 waarom in dit artikel gesteld wordt dat het gebruiken van een terrein niet is toegestaan als dit afwijkt van de bestemming. Naar aanleiding van deze reactie kan worden aangegeven dat de term «bestemming» in het nieuwe onderdeel b van artikel 16, tweede lid, betrekking heeft op een ruimtelijke bestemming met vogelaantrekkende werking als bedoeld in artikel 16, eerste lid, en niet op een bestemming van het terrein tot luchthaven.

Artikel I, onderdelen H en I

Deze wijzigingen worden door de genoemde brancheorganisaties en een particulier ondersteund. Een andere particulier vreest voor overlast van de gemotoriseerde luchtvaart. In reactie hierop is aangegeven dat de wijzigingen van de artikelen 20 en 21 van het BBL slechts zien op een vrijstelling voor ongemotoriseerde luchtvaartuigen.

Ten aanzien van de verklaring van geen bezwaar, waarover ballonvaarders moeten beschikken om gebruik te maken van de vrijstelling van artikel 20 (opstijgen), suggereren de PBN en de KNVvL om in het BBL duidelijk te maken dat deze uitsluitend betrekking mag hebben op de openbare orde en veiligheid. In reactie hierop wordt aangegeven dat aan de vrijstelling van artikel 20 niet de voorwaarde van het hebben van een verklaring van geen bezwaar is verbonden. Wel zal deze voorwaarde worden gesteld in de nog te wijzigingen Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Daarbij zal worden aangesloten bij artikel 18, tweede lid, van de Regeling burgerluchthavens waarin is bepaald dat de verklaring van geen bezwaar vanwege de openbare orde en veiligheid wordt afgegeven.

VIII. Voorhang

Het ontwerpbesluit is, gelet op de artikelen 8.44, zesde lid, en 8.47, vierde lid, van de Wet luchtvaart, voor zover het betreft artikel I, onderdelen B, C, E, F en G, tot en met 23 september 2014 overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal in verband met voorhang. De vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu heeft naar aanleiding van

het ontwerpbesluit een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd (Kamerstukken II, 2014–15, 31 936, nr. 222) die bij brief van 13 oktober 2014 zijn beantwoord (Kamerstukken II, 2014–15, 31 936, nr. 228).

IX. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding

Dit ontwerpbesluit treedt grotendeels in werking met ingang van 1 juli 2016. Hiermee wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten voor regelgeving. Artikel I, onderdelen A, H en I, treden op een later bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Er is voor gekozen om een wijziging van de Wet luchtvaart en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen af te wachten, zodat veiligheidseisen gesteld kunnen worden voor terreinen die gebruikt worden door de in deze onderdelen genoemde categorieën luchtvaartuigen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma