

A-Registratie als luchthaven c.q. modelluchtvaartterrein onder convenant

Onze modelvliegclub vliegt in luchtruim klasse C. Daarom geldt art.2 lid 3 onderdeel k. Als ik het goed begrijp is het vereiste **convenant met de LVNL bindend en limiterend** ten aanzien van de eisen qua vlieghoogtes, afstanden etc. En voor zover daarin niet geregeld gelden de overige onderdelen van de regeling modelvliegen onder de overige overkoepelende regelingen onder de wet. Ook limiterend zijn de afspraken met de terreinbeheerder, gemeente, milieubeheer, politiedistrict etc. die wij hebben. Tot zover zien wij geen strijdigheid/probleem met de voorgestelde wijzigingen.

De vraag is echter of wij ons ex. art 18 Regeling burgerluchthavens toch wel of niet moeten laten registreren als luchthaven/modelluchtvaartterrein bij het Ministerie ILT.

Zodat we ook op de luchtvaartkaarten gepubliceerd worden. (veel heliverkeer bij ons)

Daarvoor zouden we dan een verklaring van geen bezwaar moeten aanvragen bij de Burgemeester. Ik neem aan dat onze geldende convenant en afspraken dat zonder meer mogelijk maken, maar dat betekent dat de gemeente zo'n aanvraag opnieuw moet gaan beoordelen.

B- Registratie als luchthaven c.q. modelluchtvaartterrein onder vergunning

De meeste modelvliegclubs hebben gemeentelijke en door de Provincie getoetste vergunningen. Om kosten en bureaucratie te sparen zou bij de melding bij ILT het overleggen van de vergunning voldoende moeten kunnen zijn. Dit voorkomt dat bij de gemeente (wisselende) ambtenaren de aanvraag weer helemaal opnieuw moeten denken te beoordelen.

Ik pleit dus voor gelijkstelling vergunning aan de vereiste VGB. En anders gezien de stroperigheid van de bureaucratie (in de overgangperiode??) deze zolang als gedooggrond aan te merken.

Een meer algemene vraag is:

Wie mag de registratie aanvragen en waar/hoe wordt die beoordeeld?

De aanvraag kan in strijd zijn met vigerende aanvragen binnen de 3km afstand van andere luchthavens en/of 850m straal van naburige modelluchtvaartterreinen. Kan iedereen/elke buur een modelluchtvaartterrein claimen? Geldt het eerste recht? Of worden de laterale grenzen opnieuw bekeken en aangepast (dan ook de VGB??) en gepubliceerd?

C-horizontale restricties 50 m. tot diverse categorieën wegen.

Er zijn tegenstrijdigheden in de artikelen en toelichtingen die regelen de minimale afstand tot autowegen, vaartuigen etc. In de toelichting wordt o.a. gesproken van minimaal 50 m. vanaf "voor motorrijtuigen toegankelijke verharde wegen", terwijl in de artikelteksten dit niet genoemd wordt, of "ontsluitingswegen" genoemd worden. Of er is een uitzondering voor 60km. zones.

vraag 1: voor welke wegen geldt nu wel en niet de beperking??

vraag 2: als binnen het gebied van 850m. van een modelvliegterrein zulke wegen liggen hoe wordt dan de 850m. cirkel beschouwd?

vraag 3: omdat de meeste modelvliegterreinen een dergelijke beperking zouden krijgen kan er dan niet een veiligheidshoogte boven die wegen bepaald worden waaronder niet gevlogen mag worden??

Ik pleit voor een vrijstelling voor "normale" ontsluitingswegen (50, 60 km/u) boven de 50 m.

Dat laat voldoende marge voor vleugelvliegtuigen en (met winddrift) helicopter-achtigen bij nood. Voor hoger geclassificeerde wegen, vaarwegen e.d. lijkt me de laterale beperking wel nodig.

Jaap Kooy