

WIJ **W**ILLEM **A**LEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Toezicht Luchtvaart**

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. lenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op:

bijlage 14, deel I, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;  
de artikelen 8.44, vierde lid, 8.47, derde lid, 8a.50, eerste lid, 8a.51, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

artikel 17, derde lid, Luchtvaartwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. );

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. lenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Artikel I**

Het Besluit burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

**A**

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

In de alfabetische rangschikking worden de volgende onderdelen 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;

*verdrag*: het Verdrag inzake de burgerluchtvaart (Trb. 2009, 48);.

**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. De onderdelen e, g, h en i, van het eerste lid, zijn niet van toepassing op een luchthavenbesluit voor een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters.

## D

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,
    - c. het obstakel zich bevindt in de schaduw van een obstakel als bedoeld in onderdeel a of b, of
    - d. uit een op het tijdstip van vaststelling van het luchthavenbesluit uitgevoerde luchtvaarttechnische studie blijkt dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven,  
met dien verstande dat de in de onderdelen c en d bedoelde obstakels zich niet mogen bevinden in de inner approach surface, de inner transitional surface of de balked landing surface als bedoeld in bijlage 14, deel I (Aerodrome Design and Operations), hoofdstuk 4 van het verdrag, voor zover deze gebieden zijn gelegen binnen de in het eerste lid bedoelde gebied.
3. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  3. Artikel 13, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.
4. Het vierde lid komt te luiden:
  4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent:
    - a. de wijze waarop het gebied, als bedoeld in het eerste lid, wordt vastgesteld,
    - b. de wijze waarop een studie, als bedoeld in het tweede lid, wordt uitgevoerd, en

c. de wijze waarop obstakels, als bedoeld in het tweede lid, onderdelen c en d, worden aangeduid op de kaart van het gebied, bedoeld in het eerste lid.

E

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. uit een op het tijdstip van vaststelling van het luchthavenbesluit uitgevoerde luchtvaarttechnische studie blijkt dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de in het eerste lid bedoelde apparatuur 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.

4. Het vierde lid komt te luiden:

4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent:

- a. de wijze waarop het gebied, bedoeld in het eerste lid, wordt vastgesteld,
- b. de wijze waarop de studie, bedoeld in het tweede lid, moet worden uitgevoerd, en
- c. de wijze waarop het obstakel, bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, wordt aangeduid op de kaart van het gebied, bedoeld in het eerste lid.

F

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

## G

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel h wordt “zweeftoestellen” gewijzigd in: schermvliegtuigen, niet zijnde schermzweeftoestellen, 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.

## H

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden: schermvliegtuigen, niet zijnde schermzweeftoestellen.
2. Onderdeel c komt te luiden: zweefvliegtuigen.

## Artikel II

De Regeling Toezicht Luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

### A

Artikel 158, eerste lid, onderdeel b, 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.

### B

Artikel 158, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

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

### **Artikel III**

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld en kan terugwerken tot en met een in dat besluit te bepalen tijdstip.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

## Nota van toelichting

### I. Algemeen

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) (verder aan te duiden als: Wet RBML) en het daarop gebaseerde Besluit burgerluchthavens (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 categorie 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.

#### **1. Aanvullingen en wijziging van het Besluit burgerluchthavens 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 het BBL, maakt het noodzakelijk een tweetal begripsomschrijvingen toe te voegen aan artikel 1.

De omschrijving van het begrip ‘verdrag’ komt voort uit de wijziging in artikel 14 van het BBL, zoals geregeld in artikel I, onderdeel D, van dit besluit.

De omschrijving van het begrip ‘nood-of verzorgslanding’ hangt samen met de wijziging van artikel 20 van het BBL middels artikel I, onderdeel G, van dit besluit. Kern van het uitvoeren van een nood- of verzorgslanding 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 F)*

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.

Het tweede lid van artikel 16, 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 het tweede lid van artikel 16 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 moeten aantonen dat ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling het risico op vogelaanvaringen niet toeneemt. De gemeente is de instantie die bestemmingsplannen vaststelt en handhaaft. Activiteiten mogen niet in strijd met het bestemmingsplan plaatsvinden. Bij het aanvragen van een vergunning voor mogelijk vogelaantrekkende activiteiten is de gemeente het bevoegd gezag voor toetsing aan het bestemmingsplan. De gemeente zal derhalve moeten beslissen of uit de studie blijkt dat de voorgenomen activiteit al dan niet leidt tot een onaanvaardbaar risico op vogelaanvaringen voor vliegtuigen.

Het vorenstaande geeft aanleiding in de Regeling burgerluchthavens nadere regels te stellen omtrent de wijze waarop de vogelstudie moet worden uitgevoerd. Om die reden is een derde lid aan artikel 16 toegevoegd. Voorgeschreven zal worden dat de studie aan de hand van een zogenaamde vragenboom moet worden uitgevoerd. Daarin staan criteria op grond waarvan de risico's op vogelaanvaringen door vliegtuigen kunnen worden bepaald. Vanuit een vraag- en antwoordsystematiek wordt de vorm van de uiteindelijke toetsing vastgesteld en kan de zwaarte van het onderzoek worden afgestemd op de impact van de ruimtelijke ontwikkeling.

#### *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 1, onderdeel C)*

Bij de ontwikkeling van de regelgeving voor de beperkingengebieden die verplicht moeten worden opgenomen in een luchthavenbesluit, is er vanuit gegaan, dat de helikopterluchthavens een luchthavenregeling zouden krijgen. In de praktijk is 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 burgerluchtvaart 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 (lid 1, onderdeel e),



hoogtebeperkingen voor de goede werking van apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleiding (lid 1, onderdeel g) en vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik (lid 1, onderdeel h). Evenmin heeft om die reden nog een laserstraalvrij gebied (lid 1, 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.

#### *1.5 Aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid (Artikel 1, onderdeel D)*

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.

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 veiligheidstudie 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 zijn aan het tweede lid van artikel 14 twee nieuw onderdelen toegevoegd, zijnde de onderdelen c en d. Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen in het tweede lid alle uitzonderingen op de hoofdregel in 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.

In de begripsomschrijvingen in artikel 1 van het BBL is een omschrijving van het begrip verdrag, waarnaar in artikel 14, tweede lid, onderdeel d, wordt verwezen, opgenomen.

In het eerste lid van artikel 14 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.

Onderdeel c, van het tweede lid van artikel 14, leidt ertoe dat een reeds bestaand obstakel kan blijven staan indien het zich bevindt in de schaduw van een ander reeds bestaand vast obstakel dat is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstige een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit, mits het obstakel zich niet bevindt in het gebied van de inner approach surface, de inner transitional surface of de balked landing surface.

Onderdeel d, van het tweede lid van artikel 14, leidt ertoe dat een reeds bestaand obstakel kan blijven staan indien uit een luchtvaarttechnische onderzoek blijkt dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en het obstakel niet leidt tot operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven. Deze uitzondering is echter om de hierboven genoemde redenen niet van toepassing op obstakels die zich in de inner approach surface, de inner transitional surface of de balked landing surface bevinden.

De gedachte achter de bepaling dat het obstakel niet mag leiden tot operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven komt voort uit de norm dat het gebied met hoogtebeperkingen in principe vrij dient te zijn van obstakels die door de maximale waarden in dat gebied heen steken. Het luchthavenbesluit wordt vastgesteld om een bepaald operationeel gebruik van de luchthaven mogelijk te maken en het is ongewenst dat de conclusie van de luchtvaarttechnische studie luidt, dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico oplevert indien de baandrempel wordt verplaatst of als vliegtuigen voortaan slechts met een beperkt startgewicht van de luchthaven opstijgen.

Door het introduceren van de mogelijkheid van het uitvoeren van een luchtvaarttechnische studie is het noodzakelijk om te regelen op welke wijze deze studie dient te worden uitgevoerd en aan welke criteria dient te worden getoetst om te waarborgen dat de studie de risico's voor de vliegveiligheid en de continuïteit van de vliegoperaties adequaat in kaart brengt en kan dienen voor een gefundeerd oordeel dat het obstakel al dan niet een onaanvaardbaar risico voor de veiligheid of continuïteit oplevert. Daarom is in het nieuwe vierde lid, onderdeel b, bepaald dat bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld omtrent de wijze waarop de luchtvaarttechnische studie moet worden uitgevoerd. Deze nadere regels zullen worden vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens.

Het nieuwe artikel 14, vierde lid, onderdeel c, bepaalt verder dat bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld over de wijze waarop een obstakel, dat geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid of de continuïteit van de vliegoperaties oplevert, wordt aangeduid op de kaart van het gebied met hoogtebeperkingen voor de vliegveiligheid. Indien het om een solitair obstakel gaat wordt dit met een x op de kaart op de locatie van het obstakel aangeduid. Indien het een gebied met meerdere obstakels betreft wordt dit aangeduid door middel van arcering van het desbetreffende deel van de kaart.

*1.6 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 E)*

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 het tweede lid van artikel 15, 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 aanvulling van de uitzonderingen in de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, is dat echter wel gewenst. Daarom is in het tweede lid van artikel 15 een nieuw onderdeel, zijnde onderdeel c, ingevoegd dat bepaalt dat het mogelijk is om een luchtvaarttechnische studie uit te voeren voor obstakels die vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit reeds aanwezig zijn en hoger dan de maximaal toegestane hoogte op de betreffende locatie. Dit obstakel hoeft dan niet te worden verwijderd, indien door de luchtvaarttechnische studie wordt aangetoond dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleiding oplevert.

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.

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.

Het vierde lid van artikel 15 is aangevuld met de onderdelen b en c. In onderdeel b is bepaald dat in een ministeriële regeling, zijnde de Regeling burgerluchthavens, zal worden geregeld op welke wijze de luchtvaarttechnische studie naar de risico's voor de goede werking van de apparatuur ten gevolge van de aanwezigheid van obstakels moet worden uitgevoerd. De voorschriften en aanbevelingen van bijlage 10 van het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart zullen daarbij bepalend zijn.

Bij ministeriële regeling zal tevens worden geregeld op welke wijze een obstakel, dat geen onaanvaardbaar risico vormt voor de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleiding, wordt aangeduid op de kaart van het gebied met hoogtebeperkingen voor deze apparatuur (artikel 15, vierde lid, onderdeel c) Het is noodzakelijk om bij de vaststelling van het luchthavenbesluit duidelijk te maken welke obstakels zonder omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit dienen te worden verwijderd en welke obstakels kunnen blijven staan. Op zichzelf staande obstakels, die door een gebied met hoogtebeperkingen steken en kunnen blijven staan, worden hierbij met een x op de kaart op de locatie van het obstakel aangeduid. Indien het gaat om meerdere obstakels geclusterd in een bepaald gebied wordt dit aangegeven met arcering van dit gebied op de kaart.

## **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 AMvB 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 voorwaarde geldt wel dat voor het gebruik van een terrein als luchthaven een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door de burgermeester van de gemeente waar de desbetreffende luchthaven zich bevindt. Verder geldt dat de landing van deze categorieën luchtvaartuigen op grond van artikel 20 (respectievelijk onderdeel 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, dient op basis van het stelsel van de Wet luchtvaart, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit

besluit, een ontheffing bij gedeputeerde staten te worden aangevraagd voor het tijdelijk en uitzonder 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 desbetreffende 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, is met de belangenorganisaties van de gebruikers van de betreffende luchtvaartuigen afgesproken dat daartoe een convenant zal worden opgesteld.

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 (schermvliegtuigen, niet zijnde schermzweeftoestellen 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 respectievelijk de onderdelen p en q van artikel 20 is bewerkstelligd dat deze categorieën luchtvaartuigen in het geheel zijn vrijgesteld van de in artikel 8.1a, eerste lid, opgenomen verplichting om te starten en landen vanaf een luchthaven. Voor vrije ballonnen is hetzelfde bewerkstelligd door in onderdeel i van artikel 20, 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 van het BBL, onderdelen b en c zoals die luiden 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 schermvliegtuigen, niet zijnde schermzweeftoestellen, en zweefvliegtuigen.

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

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 regelgeving, zoals deze luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, 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.

Met het oog op een uniforme uitleg van het begrip nood- of voorzorgslanding is in artikel 1 van het BBL een omschrijving van het begrip opgenomen.

#### **4. Regeling toezicht luchtvaart**

Artikel II bevat een wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Dit betreft een tweetal technische wijzigingen, waarbij artikel 158 RTL wordt aangepast aan de systematiek van de Wet luchtvaart.

### **II. Procedure**

#### **1. Internetconsultatie en voorhang**

De onderhavige wijziging van het Besluit burgerluchthavens is aangeboden voor internetconsultatie en is, gelet op artikel 8.44, zesde lid, en artikel 8.47, vierde lid, van de Wet luchtvaart, voor zover het betreft artikel I onderdelen B, C, D, E en F, overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal.

#### **2. Resultaten Internetconsultatie**

PM

#### **3. Resultaten Voorhang**

PM

#### **2. Inwerkingtreding**

Het streven is erop gericht dit gehele besluit in werking te laten treden op 1 januari 2015. Voor de inwerkingtreding van de onderdelen G en H van artikel I geldt evenwel als voorwaarde dat er op dat moment convenanten zijn afgesloten met de belangenorganisaties van de gebruikers van vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen, zoals hierboven aangegeven. Indien deze convenanten niet voor 1 januari 2015 van kracht zijn, volgt inwerkingtreding van deze onderdelen van artikel I op een later, bij koninklijk besluit te bepalen, moment.

### **III. Administratieve en bestuurlijke lasten**

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 G, 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 de nieuwe nalevingskosten. De wijzigingen in de onderdelen D en E van artikel I maken het mogelijk te bepalen dat een bestaand obstakel zonder omgevingsvergunning niet verwijderd hoeft te worden indien uit een luchtvaarttechnische studie blijkt dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert, niet leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven of het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding oplevert. Het luchtvaarttechnisch onderzoek wordt uitgevoerd door de exploitant van de luchthaven ten behoeve van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. De kosten van een zodanig onderzoek naar het risico van aanwezige obstakels bedraagt ongeveer € 25.000,-. Ervaring leert dat een nieuw luchthavenbesluit gemiddeld maar eens in de tien jaar wordt aangevraagd.

Daarnaast maakt het BBL, op grond van de wijziging in artikel I, onderdeel F, van dit besluit 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 vogelaantrekkelijke bestemmingen en grondgebruik.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld