

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Regeling militair luchthavenluchtverkeer overige burgerluchthavens van nationale betekenis

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), als bevoegd gezag van de burgerluchthavens van nationale betekenis.
 - Het ministerie van Defensie (Defensie), als medegebruiker van deze luchthavens.
 - Burgerluchthavens waar de toepassing van deze regeling invloed op heeft: Lelystad Airport (LA), Groningen Airport Eelde (GAE), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Rotterdam The Hague Airport (RTHA).
 - Provincies Flevoland, Groningen, Drenthe, Limburg en Zuid-Holland en omliggende gemeenten.
 - Omwonenden en andere belanghebbenden (zoals bedrijven, scholen etc.)
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

IenW als bevoegd gezag en Defensie als medegebruiker van de burgerluchthavens. De luchthavens beschikken over specifieke kennis over hun lokale omstandigheden en bedrijvigheden.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
 - Overleg tussen IenW, Defensie en luchthavens ter oriëntatie en afstemming van een oplossing.
 - Defensie zal de behoefte en wijzigingen in samenwerking met IenW tijdens de Commissie Regionaal Overleg (CRO) toelichten. De CRO is het onafhankelijke overleg- en adviesorgaan van een luchthaven voor vereniging van bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen, om erop toe te zien dat aan hun belangen zoveel mogelijk recht wordt gedaan.
 - Internetconsultatie.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Het militaire medegebruik van burgerluchthavens van nationale betekenis is noodzakelijk voor het Ministerie van Defensie en de nationale veiligheid en weerbaarheid van Nederland. Defensie kan momenteel incidenteel gebruik maken van de burgerluchthavens (RTHA en GAE) van nationale betekenis door middel van passages uit de Omzettingsregelingen voor deze luchthavens. Op LA geldt een luchthavenbesluit met een aparte regeling voor militair medegebruik. Vliegtuigbewegingen voor regeringsvluchten, humanitair noodzakelijke vluchten, operationeel noodzakelijke vluchten, vluchten in bondgenootschappelijk verband en vluchten uit hoofde van een algemeen maatschappelijk belang uitgevoerd door een militair geregistreerd luchtvaartuig worden daardoor mogelijk gemaakt op deze luchthavens. Voor MAA is op dit moment geen militair medegebruik geregeld. Defensie en MAA hebben beide de wens om een samenwerking te starten en deze wordt in een toekomstige wijziging verder uitgewerkt. Voor de luchthaven Schiphol gelden afzonderlijke afspraken aangaande militair medegebruik (Besluit militair luchthavenverkeer Schiphol).

Op dit moment is IenW bezig met het opstellen van Luchthavenbesluiten voor RTHA, GAE en MAA. Er is geen juridische grondslag om het militair medegebruik in een luchthavenbesluit op te nemen. Wel is er de mogelijkheid om incidenteel militair medegebruik in een aparte ministeriële regeling te regelen. Om deze reden wordt deze ministeriële regeling opgesteld voor GAE die gelijktijdig in moet gaan met het Luchthavenbesluit Eelde. Zo ontstaat er geen hiaat in de mogelijkheid tot militair medegebruik op de luchthaven. Ook wordt voor RTHA, MAA en LA een artikel gereserveerd waardoor in de toekomst alle regels ten aanzien van militair medegebruik op velden van nationale betekenis in één regeling staan. Daarnaast biedt het reserveren van een artikel voor MAA de mogelijkheid om MAA op te nemen in een toekomstige aanvulling op de regeling. Hierdoor wordt ook op deze luchthaven incidenteel militair medegebruik mogelijk gemaakt. In deze ministeriële regeling voor GAE is de behoefte van Defensie geactualiseerd en afgestemd met de luchthaven.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De Luchtvaartwet is op 1 november 2009 overgegaan op de Wet luchtvaart. Binnen deze overgang zat een wijziging die ging over de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens. Door deze wijziging is in de Wet luchtvaart een grondslag opgenomen om het mogelijke gebruik van burgerluchthavens door militair luchthavenluchtverkeer te regelen. Dit moet echter in een separate regeling worden opgenomen en kan niet worden opgenomen in een luchthavenbesluit.

Het huidige vergunde incidentele militaire medegebruik op de burgerluchthavens RTHA en GAE is mogelijk gemaakt in de Omzettingsregeling. Op LA wordt militair medegebruik op

dit moment mogelijk gemaakt door de Regeling militair luchthavenluchtverkeer luchthaven Lelystad uit 2017.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Als de regeling niet opgesteld wordt, is er geen militair medegebruik mogelijk op luchthavens van nationale betekenis. De nationale veiligheid en weerbaarheid van Nederland kan hierdoor niet of minder goed geborgd worden.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Op GAE is incidenteel medegebruik door militaire luchtvaartuigen toegestaan. Defensie wil dit militair medegebruik voortzetten. Op GAE is binnen de vastgestelde openingstijden momenteel het volgende mogelijk:

- Op de luchthaven is medegebruik door militaire les- en transportvliegtuigen en militaire helikopters tot een maximum van 400 bewegingen per gebruiksjaar toegestaan, indien en voor zover deze bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die humanitair dan wel operationeel noodzakelijk zijn.

Evaluatie: Defensie acht dit aantal te beperkt om de nationale veiligheid en weerbaarheid te borgen als gevolg van de sterk verslechterde veiligheidssituatie. Defensie wil deze regeling voortzetten en circa 790 vliegtuigbewegingen mogelijk maken.

- Militaire les- en oefenvluchten met vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg; vluchten met jachtvliegtuigen en Militaire les- en oefenvluchten met straalvliegtuigen dan wel met vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 6.000kg zijn niet toegestaan.

Evaluatie: Op dit moment zijn jachtvliegtuigen op GAE niet toegestaan, dit wordt in de voorliggende regeling niet gewijzigd. Een lesvlucht is een vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen en een oefenvlucht is een solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid. Voor dit type vluchten is het niet noodzakelijk voor Defensie om deze uit te voeren met straalvliegtuigen of vliegtuigen met een grotere startmassa dan 6000kg, dit beleid wordt in de voorliggende regeling niet gewijzigd.

Evaluatie van de toelichting uit de Omzettingsregeling Eelde: De huidige omzettingsregeling op GAE bevat een summiere beschrijving van de verschillende soorten medegebruik, daarom wordt dit in deze regeling verrijkt.

Op MAA is momenteel geen militair medegebruik mogelijk. Zowel Defensie als MAA staan in beginsel positief tegenover het verder uitwerken hiervan. Daarom wordt in een volgende wijziging van deze regeling een traject gestart om de gereserveerde passage van MAA uit te werken.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Juridisch vervalt de Omzettingsregeling Eelde wanneer het nieuwe luchthavenbesluit in werking treedt, waardoor er bij niets doen de situatie ontstaat dat er geen militair verkeer op GAE is toegestaan. Het toestaan van militair medegebruik op burgerluchthavens van nationale betekenis is noodzakelijk gezien het maatschappelijk belang (in de vorm van militaire bijstand) en het belang van de veiligheid en weerbaarheid van Nederland en haar bondgenoten. Daarnaast heeft de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) een beginselplicht tot handhaving. In het geval van een daadwerkelijke overschrijding kan dit het aan de grond houden van de militaire bijstand of andere (zowel commercieel als maatschappelijke) vluchten die vertrekken vanuit de regionale luchthavens betekenen. Deze situatie is onwenselijk. De interventie is hierop gericht.

Door het medegebruik juridisch te regelen kan Defensie op een veilige manier gebruik maken van de burgerluchthavens.

Kort samengevat: de nuloptie leidt ertoe dat voor GAE de eerder geregelde ontheffing in de Omzettingsregeling Eelde komt te vervallen en niet wordt vervangen. Hierdoor kan Defensie haar nationale taken niet of onvoldoende uitvoeren en de training van de krijgsmacht Defensie kan hierdoor in het geding komen.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het doel is om regeringsvluchten, humanitair noodzakelijke vluchten, operationeel noodzakelijke vluchten, bondgenootschappelijk noodzakelijke vluchten en vluchten uit hoofde van een algemeen maatschappelijk belang ongehinderd door te kunnen laten gaan. Ook heeft deze regeling tot doel om incidenteel militair medegebruik op alle burgerluchthavens van nationale betekenis mogelijk te maken en dit in één regeling te borgen.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\) en brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Goede gezondheid en welzijn, openbare orde en (nationale) veiligheid, justitie en sterke publieke diensten.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?
Oplossing van het probleem kan alleen worden gerealiseerd door het opstellen van een aparte regeling, die verwijst naar de Wet luchtvaart artikel 8.78 in samenhang met artikel 8.24a, derde lid.
- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?
Zie a.
- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?
Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?
De gevolgen van de ministeriele regeling zijn beperkt. Omwonenden zijn nog steeds beschermd door de aanwezigheid van grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
 - HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
 - ATR-toets (Adviescollege Toetsing Regeldruk).

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
Het voorstel is een ministeriële regeling die incidenteel militair medegebruik op de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis mogelijk maakt zoals dit ook is gedaan bij Lelystad Airport (LA). De regeling van LA wordt in de toekomst opgenomen in deze regeling samen met Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Groningen Airport Eelde (GAE) en Maastricht Aachen Airport (MAA). Voor elke luchthaven worden specificaties aangebracht. Op deze manier wordt het maatschappelijk belang en de veiligheid van Nederland gewaarborgd.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Doeltreffendheid: Goed, militaire medegebruik op burgerluchthavens van nationale betekenis is noodzakelijk voor de nationale veiligheid en weerbaarheid van Nederland.

Doelmatigheid: Goed. De benodigde data en grondslag is verder aanwezig om met minimale inspanning de situatie te verbeteren.

Uitvoerbaarheid: Goed, militair medegebruik vindt reeds plaats en wordt gecontinueerd.

Brede maatschappelijke impact: Naar verwachting is deze positief: Mogelijk (blijven) maken van vluchten voor het maatschappelijk en veiligheidsbelang. Negatieve impact is naar verwachting laag. Afspraken worden gemaakt om verhoging van geluidslast voor niet-maatschappelijke doeleinden tegen te gaan.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

In theorie past het militair medegebruik binnen de geluidsruimte van de luchthaven zonder de businesscases van de luchthavens te raken. Mocht in tijden van meerdere crises maximaal gebruik worden gemaakt van het militair medegebruik, kan dit gevolgen hebben voor niet-maatschappelijke vluchten die zijn verwerkt in de businesscases van de luchthavens. Defensie is al in gesprek met de luchthavens van nationale betekenis ten aanzien van hun rol in de landsverdediging.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Monitoring en toezicht op geluidslast gaat door als huidige situatie. Er kan worden besloten om de geluidsberekeningen van de uiteindelijke situatie te evalueren tegen de nuloptie.