

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van .....,  
nr. IENM/BSK-2015/85330, tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met een  
vrijstelling ten behoeve van schermvliegtuigen en enkele andere onderwerpen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

## **CONCEPT**

Gelet op artikel 8a.50 van de Wet luchtvaart en de artikelen 3, vierde lid, onderdeel b, en 17, derde lid van het Besluit burgerluchthavens;

BESLUIT:

### *Artikel I*

De Regeling burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanduiding "1" voor het eerste lid en het tweede lid vervallen.
2. In de alfabetische opsomming worden, onder vervanging van de punt aan het slot van de begripsomschrijving van "verdrag" door een puntkomma, de volgende begripsbepalingen ingevoegd:  
*schermvliegtuig*: gemotoriseerd schermvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;  
*schermzweeftoestel*: ongemotoriseerd schermvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014;  
*vrije ballon*: luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit vluchtuitvoering;  
*wet*: Wet luchtvaart;.  
*zeilvliegtuig*: zweeftoestel als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014;.
3. De begripsomschrijving van "verdrag" komt te luiden: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

B

In artikel 10 wordt "de figuren 5-10, 5-11 en 5-12" telkens vervangen door "de figuren 5-11, 5-12 en 5-13" en wordt "Aerodrome Design en Operations" telkens vervangen door: Aerodrome Design and Operations.

C

Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:  
f. luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor het opstijgen met schermvliegtuigen.
2. In het tweede lid wordt "onderdelen c, d en e" vervangen door: onderdelen c tot en met f, wordt "voorwaarde" vervangen door: "voorwaarden" en wordt na "verklaring van geen bezwaar" toegevoegd: en dat de gebruiker van de luchthaven mededeling doet van de afgifte van deze verklaring aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

D

Bijlage 2 wordt vervangen door de bij deze regeling gevoegde bijlage.

### *Artikel II*

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2015.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

## Toelichting

### § 1. Inleiding

Met de onderhavige regeling wordt de Regeling burgerluchthavens (hierna: de Regeling) op een aantal punten gewijzigd. Allereerst wordt bepaald dat luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor het opstijgen met gemotoriseerde schermvliegtuigen, worden vrijgesteld van het verbod om in gebruik te zijn zonder dat voor deze luchthavens een luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt. Daarnaast wordt de verwijzing naar de relevante voorschriften uit het ICAO-verdrag met betrekking tot het vaststellen van laserstraalvrije gebieden aangepast en wordt tot slot het berekeningsvoorschrift voor de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren en het totaal risicogewicht op een klein punt gewijzigd.

### § 2. Inhoud regeling

#### **Vrijstelling ten behoeve van gemotoriseerde schermvliegtuigen (onderdelen A en C)**

Artikel 8.1a, eerste en derde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat het verboden is met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen anders dan van een luchthaven én dat het verboden is een burgerluchthaven in gebruik te hebben als hiervoor geen luchthavenregeling of luchthavenbesluit geldt. Artikel 8a.50, tweede lid, van de Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om van dit laatste verbod vrijstelling te verlenen. Van deze mogelijkheid wordt met de onderhavige wijziging van artikel 18 van de Regeling gebruik gemaakt ten aanzien van luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor het opstijgen met schermvliegtuigen. In tegenstelling tot de in artikel 18, eerste lid, onderdeel d, van de Regeling bedoelde schermzweeftoestellen, die ongemotoriseerd zijn, betreft het hier gemotoriseerde schermvliegtuigen (ook wel paramotors genoemd) die bestuurders uitsluitend kunnen starten en landen door gebruikmaking van hun benen.

Met deze wijziging wordt tegemoet gekomen aan de wens vanuit de sector om het kunnen vliegen met gemotoriseerde schermvliegtuigen te vereenvoudigen. Een aanvraag voor een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling is met de onderhavige wijziging voortaan namelijk niet meer nodig. Dit levert een aanzienlijke tijdswinst op. Uit de ervaring die is opgedaan met het opstellen van luchthavenregelingen voor deze luchthavens, is gebleken dat de noodzaak tot regulering niet in verhouding staat tot de bestuurlijke en administratieve lasten die met het opstellen van deze regelingen zijn gemoeid. Met de onderhavige wijziging wordt voorts invulling gegeven aan de motie Geurts/De Rouwe van 20 februari 2014.<sup>1</sup> De werking van deze beperkte vrijstelling zal na drie jaar geëvalueerd worden.<sup>2</sup>

#### *De wijziging van artikel 18 van de Regeling*

Doordat het opstijgen met gemotoriseerde schermvliegtuigen aan de opsomming van artikel 18, eerste, van de Regeling wordt toegevoegd, wordt het mogelijk gemaakt dat deze luchtvaartuigen gebruik maken van luchthavens om op te stijgen zonder dat voor deze luchthavens een luchthavenregeling is vastgesteld.

Ten aanzien van de landing met een gemotoriseerd schermvliegtuig geldt op grond van artikel 20, aanhef en onderdeel h, van het Besluit burgerluchthavens reeds een vrijstelling. Die verschilt van de vrijstelling van artikel 18 van de Regeling doordat artikel 20 van dat besluit met zich meebrengt dat een gemotoriseerd schermvliegtuig ook mag landen op andere terreinen dan luchthavens.

Via een wijziging van artikel 18, tweede lid, van de Regeling worden aan de vrijstelling twee voorwaarden verbonden. Allereerst de voorwaarde dat de gebruiker beschikt over een verklaring van geen bezwaar van de burgemeester van de gemeente waar de luchthaven is gelegen, in verband met de openbare orde en veiligheid (reeds bestaande voorwaarde voor vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen). Daarnaast geldt de voorwaarde dat de gebruiker van de vrijgestelde luchthaven aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) mededeling doet voor welke luchthaven de verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Deze mededeling kan zowel schriftelijk als via elektronische weg gedaan worden. Zodoende blijft toezicht op deze luchthavens mogelijk. Immers, ondanks de vrijstelling blijven het luchthavens in

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2013/14, 31 936, nr. 182.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2013/14, 31 936, nr. 205.

de zin van de Wet luchtvaart. De veiligheidseisen die gelden op grond van de Regeling veilig gebruik luchthavens blijven dus op deze luchthavens van toepassing. De tweede voorwaarde zal ook gaan gelden ten aanzien van vrijgestelde luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor het opstijgen met vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen waarvoor na inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven.

#### *TUG-ontheffingen*

Naast de hierboven reeds genoemde vrijstelling van artikel 20, aanhef en onderdeel h, van het Besluit burgerluchthavens ten behoeve van de landing van zweeftoestellen, zijn zweeftoestellen – waaronder de gemotoriseerde schermvliegtuigen vallen – op grond van artikel 21, aanhef en onderdeel c, van het Besluit burgerluchthavens ook aangewezen als luchtvaartuig als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart. Dit houdt in dat gedeputeerde staten voor deze luchtvaartuigen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik ontheffing kunnen verlenen van het verbod van artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart om op te stijgen of te landen vanaf een terrein anders dan van een luchthaven (zogenoemde TUG-ontheffing).

De wijziging van artikel 18 van de Regeling ten behoeve van de gemotoriseerde schermvliegtuigen laat de mogelijkheid van de afgifte van de TUG-ontheffing op grond van artikel 21 van het Besluit burgerluchthavens onverlet.

#### *Bestaande luchthavenregelingen*

Reeds voor de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling tot stand gekomen luchthavenregelingen behouden hun gelding. Aan de provincies wordt overgelaten of zij bestaande luchthavenregelingen vanwege de nieuwe vrijstelling intrekken. Indien hiervoor niet wordt gekozen, betekent dit dat een luchthavenregeling voor een bepaalde luchthaven blijft gelden en dat de gebruiker van een gemotoriseerd schermvliegtuig ofwel overeenkomstig de bepalingen van de luchthavenregeling gebruik blijft maken van deze luchthaven, ofwel dat de gebruiker van een gemotoriseerd schermvliegtuig vanaf een terrein anders dan een luchthaven opstijgt (met een TUG-ontheffing op grond van artikel 21 van het Besluit burgerluchthavens) of hierop landt (op grond van de vrijstelling van artikel 20 van het Besluit burgerluchthavens).

### **Wijziging verwijzingen ten behoeve van vaststellen laserstraalvrije gebieden (onderdeel B)**

Artikel 10 van de Regeling bepaalt op welke wijze het laserstraalvrije gebied – op grond van de artikelen 9, aanhef en onderdeel i, en 17 van het Besluit burgerluchthavens onderdeel van een luchthavenbesluit – wordt vastgesteld. Hierbij wordt verwezen naar een aantal figuren van hoofdstuk 5 van deel I (Aerodrome Design and Operations) van bijlage 14 van het ICAO-verdrag. Door een wijziging van hoofdstuk 5 zijn deze figuren vernummerd. Overeenkomstig deze vernummering wordt artikel 10, onderdelen a en b, gewijzigd.

### **Wijziging berekeningsvoorschrift 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren en het totaal risicogewicht (onderdeel D)**

In bijlage 2 behorende bij artikel 5 van de Regeling is het berekeningsvoorschrift opgenomen voor de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren en het totaal risicogewicht. Deze contouren maken op grond van artikel 9, aanhef en onderdeel a, van het Besluit burgerluchthavens onderdeel uit van een luchthavenbesluit. In onderdeel 3.1 van het berekeningsvoorschrift wordt een kleine wijziging aangebracht.

Voor het bepalen van de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren wordt in dat onderdeel een raster van vierkante cellen gedefinieerd binnen een studiegebied. De maaswijdte van dit raster diende 25 meter te zijn. Volgens onderdeel 3.4.1 werd de Dirac-verdeling namelijk geïmplementeerd als een blokfunctie, symmetrisch ten opzichte van de route, gelijk aan de maaswijdte van het rekengrid. De breedte van de Dirac-verdeling was daarmee 25 meter. Het blijkt dat hierdoor bij de berekening onterecht lange, smalle uitlopers in de plaatsgebonden risicocontour ontstaan. Om dit te voorkomen, wordt voor de Dirac-functie nu een vaste breedte van 100 meter gehanteerd gelijk aan de maaswijdte van het rekengrid.

### **§ 3. Consultatie en afstemming**

Ter voorbereiding van deze wijzigingsregeling heeft ten aanzien van de vrijstelling voor gemotoriseerde schermvliegtuigen overleg plaatsgevonden met de provincies en de Koninklijke

Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). Vanuit de KNVvL werd om een algehele vrijstelling verzocht zodat via een wijziging van artikel 20, aanhef en onderdeel h, van het Besluit burgerluchthavens niet alleen het landen maar ook het opstijgen met gemotoriseerde schermvliegtuigen zou worden vrijgesteld. Omdat op grond van de Wet luchtvaart het verbinden van voorwaarden aan een dergelijke vrijstelling niet mogelijk is, is voor deze mogelijkheid niet gekozen.

In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) gaven de provincies aan geen voorstander te zijn van een beperkte of algehele vrijstelling, omdat deze zich niet goed zou verhouden met het beschermen van natuur- en stiltegebieden. In plaats daarvan werd voorgesteld de procedure voor de totstandkoming van een luchthavenregeling te vereenvoudigen. Dit voorstel is ondermeer niet overgenomen omdat hiervoor een wetswijziging benodigd is waarvan niet per definitie vaststaat dat deze een vereenvoudiging met zich meebrengt. Ook zou hierdoor onvoldoende tegemoet worden gekomen aan de wens vanuit de sector en de motie Geurts/De Rouwe. De onderhavige wijzigingsregeling die een beperkte vrijstelling mogelijk maakt, kan daarom gezien worden als een compromis.

Deze wijzigingsregeling is verder bekendgemaakt via de KNVvL, het Overlegplatform General Aviation, de Interprovinciale Contactgroep Luchthavens van het IPO en de Vereniging Nederlandse Gemeenten.

#### **§ 4. Uitvoering en handhaving**

De wijzigingen in de onderdelen B en D – ten aanzien van het vaststellen van laserstraalvrije gebieden en de berekening van de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren en het totaal risicogewicht – zullen door provincies en het Rijk in acht worden genomen bij het vaststellen van toekomstige luchthavenbesluiten.

De uitvoering van de wijzigingen in onderdeel C liggen bij provincies en gemeenten. Reeds vastgestelde provinciale luchthavenregelingen kunnen als gevolg van de vrijstelling worden ingetrokken. Een verklaring van geen bezwaar wordt bij de gemeente, waarbinnen de vrijgestelde luchthaven ligt, aangevraagd.

Mede dankzij de voorwaarde dat degene die een verklaring van geen bezwaar van de gemeente ontvangt, dit meldt aan de ILT, vindt ten aanzien van de vrijgestelde luchthavens toezicht en handhaving plaats.

#### **§ 5. Administratieve en bestuurlijke lasten**

De vrijstelling ten behoeve van gemotoriseerde schermvliegtuigen kan een verandering van de administratieve lasten voor burgers en het bedrijfsleven met zich meebrengen. Gebruikers van gemotoriseerde schermvliegtuigen hoeven voortaan geen aanvraag meer te doen bij de provincies voor een luchthavenregeling. Daar staat tegenover dat bij de gemeente waar de vrijgestelde luchthaven gelegen is, wel een verklaring van geen bezwaar moet worden aangevraagd en aan de Inspectie Leefomgeving en Transport gemeld moet worden voor welke luchthaven deze verklaring is afgegeven. Een precieze verandering in administratieve lasten is moeilijk kwantificeerbaar, omdat dit afhangt van de afweging die de gebruikers maken; of deze gebruik maken van de beperkte vrijstelling, een TUG-ontheffing aanvragen, de bestaande luchthavenregelingen blijven gebruiken of een aanvraag doen voor een luchthavenregeling voor een luchthaven die niet uitsluitend door gemotoriseerde schermvliegtuigen wordt gebruikt.

Deze wijzigingsregeling kan voor de provincies een bestuurlijke lastenvermindering opleveren als er minder aanvragen worden gedaan voor TUG-ontheffingen of luchthavenregelingen, voor luchthavens die niet uitsluitend door gemotoriseerde schermvliegtuigen worden gebruikt, en als door het intrekken van luchthavenregelingen, minder toezicht hoeft te worden gehouden.

Gebaseerd op gegevens voor 2015 zijn de kosten verbonden aan het opstellen van een luchthavenregeling € 2.107. Afhankelijk van hoeveel luchthavenregelingen worden ingetrokken loopt de mogelijke besparing verder op. Met het intrekken van luchthavenregelingen zijn echter ook kosten gemoeid. Met toezicht op een luchthavenregeling is een bedrag van € 6.165 gemoeid.

#### **§ 6. Internetconsultatie**

Een ontwerp van de onderhavige wijzigingsregeling is in de periode van **PM 2015** tot en met **PM 2015** 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 ontwerp. Er zijn **PM** reacties ingediend.

### **§ 7. Inwerkingtreding en vaste verandermomenten voor regelgeving**

Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van 1 juli 2015 in werking. Met deze datum wordt aangesloten bij een van de vier vaste verandermomenten voor de inwerkingtreding van een ministeriele regeling. Omwille van de wens vanuit de sector om nog gedurende het huidige vliegseizoen gebruik te kunnen maken van de beperkte vrijstelling en een adequate invulling van de motie Geurts/De Rouwe, treedt deze wijzigingsregeling zo snel mogelijk in werking met als gevolg dat de wijzigingsregeling niet twee maanden voorafgaand aan de inwerkingtreding in de Staatscourant bekendgemaakt wordt. Daarom zijn de sector, provincies en gemeenten ter voorbereiding van deze wijzigingsregeling betrokken en geïnformeerd.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld