

Ontheffing medegebruik militaire luchtvaartterreinen

Hr. H.B.J. Wolters

23 december 2004/Nr. B2004.039852
Koninklijke Luchtmacht

De Staatssecretaris van Defensie en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelezen het verzoek van Enschede Airport Twente B.V., in deze optredend als gemachtigde van Hr. H.B.J. Wolters, Almloseweg 15, 7495 TG Ambt-Delden, d.d. 1 december 2004; Gelet op artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);

Besluiten:

Artikel 1

1. Aan de gezagvoerders van luchtvaartuigen van Hr. H.B.J. Wolters, gevestigd te Ambt-Delden, van het type Beech 90, wordt ontheffing verleend van de verbodsbepaling van artikel 34, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met betrekking tot het medegebruik van het militaire luchtvaartterrein Twenthe, op dagen en tijden dat het luchtvaartterrein is opengesteld zoals gepubliceerd in de Military Aeronautical Information Publication Netherlands (MILAIIP) of notice to airman (NOTAM).
2. De in het eerste lid van dit artikel verleende ontheffing geldt voor maximaal 300 vliegtuigbewegingen in het jaar 2005.

Artikel 2

De Algemene en Bijzondere Voorwaarden betreffende het medegebruik van militaire luchtvaartterreinen door derden, zoals vastgesteld in de ministeriële beschikking van 8 mei 1967, nr. 202.620/11k, laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 26 november 1980, nr. CWL 80/028, zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat onder 'de vergunning' deze beschikking dient te worden verstaan.

Artikel 3

De ontheffing wordt verleend onder de voorwaarde dat de vastgestelde geluidszone niet wordt overschreden.

Artikel 4

Deze beschikking treedt in werking met ingang van 1 januari 2005 en vervalt op 1 januari 2006. Indien en voor zover een beschikking ex artikel 33 Luchtvaartwet aan Enschede Airport Twente wordt verleend voor ommekomst van deze ontheffing, dan vervalt deze beschikking met ingang van de datum van inwerkingtreding van de ontheffing ex artikel 33 Luchtvaartwet aan Enschede Airport Twente.

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst.

Hoofddorp, 23 december 2004.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
namens deze,
de directeur-hoofdinspecteur van de Divisie Luchtvaart a.i.,
namens deze,
wnd. hoofd van de Unit Infrastructuur,
J.H. Wilbrink.
's-Gravenhage, 23 december 2004.
De Staatssecretaris van Defensie,
voor deze,
de Luchtvaartautoriteit Koninklijke Luchtmacht,
E.H. Evers, generaal-majoor.*

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden, op grond van de Algemene wet bestuursrecht, binnen zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen bij de Staatssecretaris van Defensie, Postbus 20701, 2500 ES 's-Gravenhage.

Toelichting

In de Luchtvaartwet wordt voor de toepassing van het bij of krachtens de Luchtvaartwet bepaalde, verstaan onder 'Onze Minister' voor wat betreft de burgerluchtvaart en de algemene verkeersveiligheid in de lucht betreft, Onze Minister van Verkeer en Waterstaat. Voor wat de militaire luchtvaart betreft wordt onder 'Onze Minister', de Minister van Defensie verstaan. Op een verzoek tot medegebruik van een militair

luchtvaartterrein door burgerluchtvaartuigen zal de Minister van Defensie moeten beoordelen of hij het militaire luchtvaartterrein wil openstellen. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal moeten beoordelen of het medegebruik van het militaire luchtvaartterrein door burgerluchtvaartuigen voldoet aan de voor de burgerluchtvaart geldende veiligheids-eisen.

Het rijksbeleid voor het burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen ligt vast in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) en de nota Regionale luchthavenstrategie (RELUS). In het SMT is aangegeven dat de recreatieve luchtvaart mogelijk blijft indien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en de taakuitvoering van de militaire luchtvaart, met inachtneming van de geluidhinderproblematiek. Onderhavige ontheffing past in het huidige beleid van de betrokken ministeries. Indien dit beleid in het kader van de herziening van de Luchtvaartwet of van de in procedure gebrachte structuurschema militaire terreinen-2 zodanig zal worden gewijzigd dat dit rechtstreeks van invloed is op dit besluit, zal door middel van een wijzigingsbesluit tot aanpassing worden overgegaan.

Ten aanzien van de geluidsbelasting het volgende. Het luchtvaartuig van Hr. Wolters behoort tot de zogenaamde kleine luchtvaart. De normstelling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, die door de zogenaamde kleine luchtvaart wordt veroorzaakt, is voor de eerste maal vastgesteld in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb 1991, 22), een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet (oud). De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart (bkl). Dit besluit is ingevolge artikel 3, aanhef en onder a, niet van toepassing op gebieden binnen een zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb 1988, 151) van toepassing is. Door de wijziging van de Luchtvaartwet in 1994

(Stb 1994,601) is de wettelijke grondslag voor de eerder genoemde algemene maatregelen van bestuur gewijzigd. Als gevolg hiervan vallen thans ook onder de normering van de geluidsbelasting van de grote luchtvaart (Kosten-eenheden) de vliegtuigbewegingen van luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg, maar meer dan 390 kg, voorzover dit hefschroefvliegtuigen betreft dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg (artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a).

Luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg, maar meer dan 390 kg, die niet tot de hiervoor genoemde normering kunnen worden gerekend, vallen onder de normering van de geluidsbelasting voor de kleine luchtvaart (artikel 25, eerste lid, aanhef en onder b). Bovendien is sinds dezelfde wetwijziging in artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet uitdrukkelijk bepaald dat de vaststelling van de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder b achterwege blijft indien de daarbij behorende zone bedoeld in artikel 25a geheel ligt binnen de zone behorende bij de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder a.

De wetwijziging in 1994 heeft ook tot gevolg gehad dat nieuwe voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting van de grote, respectievelijk de kleine luchtvaart zijn vastgesteld. Het hiervoor genoemde voorschrift (Stcrt. 1984, 171) is vervangen door de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Stcrt. 1996, 231), nadien gewijzigd. Voor de kleine luchtvaart is vastgesteld de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen (Stcrt. 1996, 190), nadien gewijzigd. Het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart was ingevolge artikel 3 niet van toepassing op gebieden binnen een zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen van toepassing was. Door de vaststelling in 1992 van de Ke-geluidszone voor deze vliegbasis bestond derhalve geen verplichting tot het vaststellen van een bkl-geluidszone, zolang de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine lucht-

vaart, volgens de normering van deze geluidsbelasting en de berekeningsvoorschriften in die tijd, de grenzen van de Ke-geluidscontour niet zou gaan overschrijden.

In de afgelopen jaren zijn veelvuldig vliegtuigbewegingen met kleine luchtvaartuigen uitgevoerd. Voor zover deze vliegtuigbewegingen moeten worden gerekend tot de Bggel-geluidsnormering tellen deze normaal mee in de berekening van de geluidsbelasting, welke wordt uitgedrukt in Kosten-eenheden. Voor de overige vliegtuigbewegingen is geen afzonderlijke normering van kracht, omdat geen bkl-geluidszone rond het luchtvaartterrein aanwezig is.

De vliegtuigbewegingen worden op de vliegbasis geregistreerd door middel van het zogenaamde RAMZAL-systeem (Registration of Aircraft Movements for Zoning at Airbase Level). In dit systeem worden gegevens over vliegtuigen en vliegtuigbewegingen ingevoerd. Het systeem bewerkt en cumuleert deze vervolgens voor aanlevering aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), dat vervolgens ieder jaar met behulp van de ingevoerde gegevens de geluidsbelasting, die in het voorafgaande jaar is veroorzaakt door het totaal aantal opstijgende en landende vliegtuigen, berekent en rapporteert. De berekening geschiedt volgens het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer, het resultaat wordt gepresenteerd in de vorm van geluidscontouren. Door middel van vergelijking van deze berekende actuele jaarcontouren met de vastgestelde geluidszone kan worden vastgesteld of de geluidszone in het desbetreffende jaar is overschreden.

De rapportages over de afgelopen jaren laten zien dat de geluidszone van de vliegbasis Twenthe in die jaren niet is overschreden. Een gedeelte van de civiele vliegtuigbewegingen valt niet onder de Ke-normering. Theoretisch zou sprake kunnen zijn van een dermate groot aandeel van de kleine luchtvaart in het totaal aantal vliegtuigbewegingen dat een op basis daarvan berekende bkl-geluidszone de vastgestelde Ke-geluidszone op enig punt zou kunnen overschrijden, waarmee de verplichting zou ontstaan de bkl-geluidszone rond dit luchtvaartterrein vast te stellen.

Voor de vliegbasis Twenthe is deze theoretische mogelijkheid in het kader van eerdere advisering over een bezwaarschrift bezien. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen op de vliegbasis Twenthe, dat in de afgelopen jaren tot de bkl-normering zou kunnen hebben behoord, was (in 1997) ten hoogste 6.030. Dit aantal is vergeleken met het aantal van 23.808 vliegtuigbewegingen wat gebruik maakt van het militair luchtvaartterrein Eindhoven. Voor het militair luchtvaartterrein Eindhoven is in het kader van de lopende m.e.r.-procedure een fictieve Bkl-geluidszone berekend op basis van 23.808 vliegtuigbewegingen door de zogenaamde kleine luchtvaart. De op dat aantal berekende fictieve bkl-geluidszone voor Eindhoven viel ruim binnen de indicatief vastgestelde Ke-geluidszone rond de vliegbasis Eindhoven. Dit feit leidde tezamen met de vaststelling dat de Ke-geluidszone van Twenthe ten opzichte van Eindhoven een grotere omvang heeft tot de constatering dat de vliegtuigbewegingen, die met de ontheffing mogelijk zijn gemaakt, niet leiden tot de verplichting een bkl-geluidszone vast te stellen. De geluidsbelasting van de kleine civiele luchtvaart op de vliegbasis Twenthe valt immers geheel weg tegen de maximaal toegestane geluidsbelasting die volgens de vastgestelde Ke-geluidszone (overwegend) door de militaire luchtvaart kan worden veroorzaakt.

Desondanks is thans besloten in de ontheffing een limitering op te nemen voor wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen. De limitering is gebaseerd op de hoeveelheid vliegtuigbewegingen die met luchtvaartuigen van de heer Wolters in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd. Met het jaarlijks aantal van 300 vliegtuigbewegingen wordt de heer Wolters staat gesteld hetzelfde vliegprogramma uit te voeren als in de afgelopen jaren. Tegelijkertijd wordt met dit aantal vooruitgelopen op ontwikkelingen in het luchtvaartrecht, waarbij is onderkend dat de verschillende vormen van gebruik inzichtelijk en handhaafbaar dienen te zijn.

Toetsing aan andere milieuparameters heeft niet plaatsgevonden, aangezien de ontheffing een verlenging betreft - en er geen redenen zijn om aan te nemen dat een intensivering zal optreden van het aantal vliegtuig-

bewegingen – van een reeds bestaand uitvoeringsbesluit op grond van de Luchtvaartwet. Geconstateerd wordt dat de heer Wolters sinds jaren een overwegend constant aantal vliegtuigbewegingen uitvoert.

In de onmiddellijke nabijheid van het militair luchtvaartterrein Twenthe is het Lonnekermeer gelegen dat als Habitatrichtlijngebied heeft te gelden. Ten aanzien van het verzoek om voortzetting van het bestaande medegebruik kan worden gesteld dat er geen redenen zijn aan te nemen dat als gevolg van dit voortgezette gebruik significante effecten zullen optreden waarvoor het gebied is aangewezen.

Ten aanzien van het luchtvaartterrein Twenthe is besloten dat de Koninklijke Luchtmacht na 1 januari 2006 geen gebruik meer zal maken van dit luchtvaartterrein. Het spreekt voor zich dat op het moment dat een luchtvaartterrein niet meer bij defensie als zodanig in gebruik is, er geen medegebruik meer kan plaatsvinden. Vandaar dat de duur van de ontheffing is gesteld op één jaar.

Ten aanzien van de ontheffing ex artikel 33 Luchtvaartwet aan Enschede Airport Twente het volgende. Met toepassing van de 3:4 Algemene wet bestuursrecht is een procedure gestart voor een ontheffing aan de exploitant van het commerciële burgermedegebruik op het militaire luchtvaartterrein Twenthe. Aangezien deze procedure nog niet is afgerond kan hiervan nog geen gebruik worden gemaakt. Daarom is thans gebruik gemaakt van de mogelijkheid toestemming te geven op basis van een ontheffing ex artikel 34 Luchtvaartwet.