

1034.d

Gebruik luchtvaartterrein Midden-Zeeland door militaire vliegtuigen

Beschikking van 10 september 1970 / nr. LT/20237

De directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst,
Gelet op artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, op artikel 159 en 160 van de Regeling Toezicht Luchtvaart en op de beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat van 4 december 1963, nr. Jur/15989, Rijksluchtvaartdienst;
Gezien de beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat van 5 augustus 1970, nr. LT/19499, Rijksluchtvaartdienst, houdende aanwijzing luchtvaartterrein Midden-Zeeland;
Besluit:

Art. 1

Aan de gezagvoerders van militaire vliegtuigen wordt tot wederopzeggens ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 34, eerste lid onder a, van de Luchtvaartwet voor het incidenteel gebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

Art. 2

Ontheffing wordt verleend van de verplichting als bedoeld in artikel 160, eerste lid onder g van de Regeling Toezicht Luchtvaart tot betaling van kosten voor de ingevolge artikel 1 gegeven ontheffing.

's-Gravenhage, 10 september 1970
De directeur-generaal voornoemd,
W. J. Kruijs



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Divisie Luchtvaart

Commissie Milieuhygiene luchtvaartterrein
Midden-Zeeland
Postbus 165
4330 AD MIDDELBURG

Datum

22 mei 2003

Contactpersoon

P.W. Wamelink

Doorkiesnummer

023 566 3109

Bijlage(n)

1

Onderwerp

Medegebruik luchtvaartterrein Midden-
Zeeland door militaire luchtvaartuigen

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk

DL/Infra/03.540501

Geachte heer/mevrouw,

Reeds meerdere jaren vindt op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland naast het normale burgerluchtverkeer een beperkte vorm van medegebruik plaats door militaire vliegtuigen en helikopters.

Dit medegebruik geschiedde tot voor kort plaats op basis van een ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet (beschikking van 25 september 1959/nr. TW/14873), afgegeven aan de gezagvoerders van de militaire luchtvaartuigen.

Recent is gebleken, dat naast deze ontheffing ook de exploitant van het betrokken luchtvaartterrein dient te beschikken over een ontheffing en wel van art. 33 van de Luchtvaartwet, teneinde het militair medegebruik juridisch geheel sluitend te maken.

Uit gegevens van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine blijkt dat het aantal militaire bewegingen op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland (een beweging is een landing of een start) maximaal 400 per jaar bedraagt. Afgezet tegen het totaal aantal vliegtuigbewegingen dat op luchtvaartterrein Midden-Zeeland door burgerluchtvaartuigen plaatsvindt van ca. 33000, is derhalve sprake van beperkt militair medegebruik.

De ontheffing voorziet, zoals gezegd, in een formalisering van de reeds meerdere jaren bestaande praktijksituatie, waarin militaire vliegtuigen en helikopters op incidentele basis gebruik maken van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Alle voorschriften en beperkingen zoals vastgelegd in het Aanwijzingsbesluit Midden-Zeeland zijn derhalve onverkort van toepassing zijn op het militaire medegebruik. In deze praktijk is het militaire medegebruik geheel geïncorporeerd in de exploitatie van de luchthaven Midden-Zeeland, ook in die zin dat dit medegebruik is opgenomen in het jaarlijks door de luchthaven in te dienen gebruiksplan. Dit betekent, dat het toegestane medegebruik door militaire vliegtuigen niet zal leiden tot overschrijding van de in artikel 5 van het Aanwijzingsbesluit vastgestelde geluidzone. Het is derhalve uitgesloten, dat omwonenden extra geluidhinder zullen ondervinden als gevolg van de onderhavige ontheffing.

Divisie Luchtvaart

Unit Infrastructuur

Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 00

Fax (023) 566 30 01

Bereikbaar met de trein (Schiphollijn)



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Divisie Luchtvaart

Datum
22 mei 2003
Ons kenmerk
DL/Infra/03.540501

Paginanummer
2

Het militair medegebruik omvat z.g. VIP-vluchten, i.e vluchten ten behoeve van leden van het Koninklijk Huis en regeringsfunctionarissen. Deze worden uitgevoerd met vliegtuigen en helikopters van de Koninklijke Luchtmacht en Koninklijke Marine. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewakings Eenheid.

Daarnaast betreft het uit operationele overwegingen noodzakelijke tankstops van zowel Nederlandse als buitenlandse militaire luchtvaartuigen, met name helikopters tijdens militaire oefeningen.

Aangezien deze oefeningen meestal in beperkte tijd dienen te worden uitgevoerd, moet voor het bijtanken vaak worden teruggevallen op nabije luchtvaartterreinen, zoals het luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

Tenslotte is het luchtvaartterrein Midden-Zeeland van belang voor de basisvliegopleiding van militaire vliegers. In dit kader worden specifieke vliegvaardigheden, met name graslandingen, getraind met de Pilatus PC-7.

Het uitvoeren van vluchten met vliegtuigen met stuwstraalmotoren is te allen tijde verboden.

Een afschrift van de beschikking treft u hierbij aan.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Namens deze,

DE DIRECTEUR HOOFDINSPECTEUR VAN DE DIVISIE LUCHTVAART,

Namens deze,

Het Hoofd van de unit Infrastructuur,



Ir. D.C. Esveld



Datum

22 mei 2003

Nummer

DL/Infra/03.540321

Onderwerp

Medegebruik luchtvaartterrein Midden-
Zeeland door militaire luchtvaartuigen

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT ,

Gelezen het verzoek van de Zeeland Airport BV van 10 maart 2003;

Gelezen op de brief van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten d.d. 24 februari 2003, nr.
B.2003.007041

Gelet op artikel 33 van de Luchtvaartwet;

BESLUIT:

Artikel 1

1. Aan de exploitant van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland wordt, onverminderd de bepalingen in het Aanwijzingsbesluit Midden-Zeeland, ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet teneinde incidenteel militaire vliegtuigen en militaire helikopters toe te laten op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland tot een maximum van 400 bewegingen per jaar.
2. Hetgeen is bepaald in artikel 1 geldt alleen indien en voorzover de bewegingen gebeuren ten behoeve van vluchten die ten behoeve van bijzonder personenvervoer, dan wel operationeel noodzakelijk zijn, alsmede ten behoeve van oefenvluchten.
3. Het medegebruik door militaire luchtvaartuigen mag onder geen enkele voorwaarde leiden tot overschrijding van de in artikel 5 van het Aanwijzingsbesluit bedoelde geluidszones.

Artikel 2.

1. De verwachte omvang van het militaire medegebruik wordt jaarlijks expliciet opgenomen in het gebruiksplan van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland, als bedoeld in artikel 6 van het Aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Midden-Zeeland.



2. De exploitant van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland rapporteert aan het einde van elk gebruiksplanjaar de feitelijke omvang van het militair medegebruik aan de Divisie Luchtvaart, Handhavingdienst Luchtvaart, gespecificeerd naar aantal bewegingen, type luchtvaartuig en de aard van de vlucht waarvoor de bewegingen zijn gemaakt.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR HOOFDINSPECTEUR VAN DE DIVISIE LUCHTVAART,
namens deze,
~~Het hoofd van de unit Infrastructuur,~~


Mr. D.C. Esveld

Verzending en afschrijthouders

Het originele exemplaar van deze beschikking wordt gezonden aan verzoeker en een afschrift ervan aan:

- College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Middelburg, Postbus 6000, 4330 LA Middelburg.
- Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Midden-Zeeland, Postbus 165, 4330 AD Middelburg;
- Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, Stafgroep Juridische Zaken, Postbus 20703, 2500 ES Den Haag;
- Staf Tactische Luchtmacht, afdeling Ondersteunende Operaties, t.a.v. HBMLVB, Postbus 20703, 2500 ES Den Haag;
- Het Hoofd afdeling Operaties van de Marinestaf, Postbus 20702, 2500 ES Den Haag;
- Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Luchtvaartpolitie, Postbus 75147, 1117 ZR Schiphol Oost;
- Luchtverkeersleiding Nederland, Support, Airspace and Airports, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol;
- AOCS Nieuw Millingen CMILATCC, Postbus 52, 3886 ZH Garderen.

Bezwaar of voorlopige voorziening

Tegen deze beschikking kunnen belanghebbenden binnen zes weken na de dag van verzending van dit besluit op grond van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een bezwaarschrift indienen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart, Unit Strategie en Bestuur, Postbus 575, 2130 AN, te Hoofddorp.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en dient tenminste te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van bezwaar.



Voor de behandeling van het bezwaarschrift bij het Rijk is geen griffierecht verschuldigd. Indien onverwijld spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de Voorzieningenrechter van de rechtbank die bevoegd is. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.

TOELICHTING

Het beperkte militair medegebruik op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland vond tot voor kort plaats op basis van een ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet (beschikking van 25 september 1959/nr.TW/14873). Ratio van dit besluit is om de juridische basis voor militair medegebruik te vervolmaken.

Uit gegevens van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine blijkt dat het aantal militaire bewegingen op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland (een beweging is een landing of een start) maximaal 400 per jaar bedraagt. Afgezet tegen het totaal aantal vliegtuigbewegingen dat op luchtvaartterrein Midden-Zeeland door burgerluchtvaartuigen plaatsvindt van ca. 33.000, is derhalve sprake van incidenteel militair medegebruik.

De ontheffing voorziet in een formalisering van de reeds meerdere jaren bestaande praktijksituatie, waarin militaire vliegtuigen op incidentele basis gebruik maken van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. In deze praktijk is het militaire medegebruik geheel geïncorporeerd in de exploitatie van de luchthaven Midden-Zeeland, ook in die zin dat dit medegebruik is opgenomen in het jaarlijks door de luchthaven in te dienen gebruiksplan. Dit betekent, dat het toegestane medegebruik door militaire vliegtuigen niet zal leiden tot overschrijding van de in artikel 5 van het Aanwijzingsbesluit vastgestelde geluidszone. Het is derhalve uitgesloten, dat omwonenden extra geluidhinder zullen ondervinden als gevolg van de onderhavige ontheffing. Gezien deze omstandigheid is afgezien van een adviesaanvraag van de Commissie ex art. 28.

Het militair medegebruik omvat z.g. VIP-vluchten, i.e vluchten ten behoeve van leden van het Koninklijk Huis en regeringsfunctionarissen. Deze worden uitgevoerd met KLu en KM vliegtuigen en helikopters. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewakings Eenheden.

Daarnaast betreft het uit operationele overwegingen noodzakelijke tankstops van zowel Nederlandse als buitenlandse militaire luchtvaartuigen, met name helikopters tijdens militaire oefeningen. Aangezien deze oefeningen meestal in beperkte tijd dienen te worden uitgevoerd, moet voor het bijtanken vaak worden teruggevallen op nabije luchtvaartterreinen, zoals het luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

Tenslotte is het luchtvaartterrein Midden-Zeeland van belang voor de basisvliegopleiding van militaire vliegers. In dit kader worden specifieke vliegvaardigheden, met name graslandingen, getraind met de Pilatus PC-7.

Het uitvoeren van militaire vluchten met vliegtuigen met stuwstraal aandrijving is te allen tijde verboden.



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Divisie Luchtvaart

Van den Biesen advocaten
t.a.v. mr. B. Arentz
Wibautstraat 3
1091 GH AMSTERDAM

Datum

26-5-04

Contactpersoon

mr. P.I.W.R. Maandag

Doorkiesnummer

023 - 5663189

Bijlage(n)

1

Onderwerp

Beslissing op bezwaar tegen ontheffing ex
artikel 33 van de Luchtvaartwet

Uw kenmerk

19980244

Ons kenmerk

DL/S&B/04.520365

Geachte heer Arentz,

Inleiding

Bij besluit van 22 mei 2003, kenmerk: DL/infra/03.540321, heb ik aan Zeeland Airport B.V. (hierna: de exploitant) ontheffing verleend op basis van artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet, van het verbod het luchtvaartterrein Midden-Zeeland te gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften die bij de aanwijzing zijn gesteld. Krachtens deze ontheffing is het de exploitant toegestaan om militaire vliegtuigen en helikopters toe te laten op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland tot een maximum van 400 bewegingen per jaar.

Tegen het besluit van 22 mei 2003 heeft u namens de Vereniging d'Oranjeplaete, de Stichting Luchtvaarthinder (werkgroep S.U.Z.A.N), de B.V. Camping De Witte Raaf en de Coöperatieve Jachthaven Oranjeplaat U.A., bij brief van 2 juli 2003, ontvangen op 3 juli 2003, een bezwaarschrift ingediend als bedoeld in artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Hoorzitting

Bij brief van 6 januari 2004, DL/S&B/04.520001, heb ik u uitgenodigd voor een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Awb op 4 februari 2004. Bij brief van 15 januari 2004 heeft u mij verzocht de hoorzitting uit te stellen wegens de beroepsprocedure tegen het aanwijzingsbesluit Midden-Zeeland bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op 21 april 2004 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan inzake het aanwijzingsbesluit. Bij brief van 27 april 2004, kenmerk: DL/S&B/04.520315, heb ik u opnieuw uitgenodigd voor een hoorzitting. Deze hoorzitting heb ik gepland op 19 mei 2004. U heeft van de mogelijkheid om gehoord te worden geen gebruik gemaakt.

Divisie Luchtvaart
Unit Strategie en Bestuur
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 32 31
Fax 023 566 30 08



Feiten en omstandigheden

Bij besluit van 27 september 1968, nr. LT/20681, is het luchtvaartterrein Midden-Zeeland aangewezen als luchtvaartterrein in de zin van de Luchtvaartwet. Het luchtvaartterrein ligt op het eiland Zuid-Beveland in de voormalige gemeente Arnemuiden, thans gemeente Middelburg. Bij besluit van 5 augustus 1970 (Strcr. 1970,152) is het aanwijzingsbesluit gewijzigd. Bij besluit van 20 september 2000 (DGRLD/VI/L 00.350053) is het aanwijzingsbesluit wederom gewijzigd. Bij besluit van 8 april 2003 (DGL/03/U00914) is op de bezwaren tegen voornoemd aanwijzingsbesluit beslist.

Bij besluit van 10 september 1970/nr. LT/20237, is gelet op artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, aan de gezagvoerders van militaire vliegtuigen tot wederopzeggens ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 34, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet, voor het incidenteel gebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Militair medegebruik op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland vindt sinds die tijd dus plaats.

Bij brief van 25 november 2003, kenmerk: DL/Infra/02.541008, heb ik exploitant erop gewezen dat naast voornoemde artikel 34-ontheffing aan de gezagvoerders, ook de exploitant – op basis van artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet – moet beschikken over een ontheffing. Bij brief van 5 maart 2003, kenmerk: DL/Infra/03.540245, heb ik de exploitant hierop nogmaals gewezen en hem verzocht om mij mede te delen of hij een dergelijke ontheffing wenst. Op 10 maart 2003 heb ik van de exploitant een verzoek om ontheffing ex artikel 33 van de Luchtvaartwet ontvangen.

Bij besluit van 22 mei 2003, kenmerk: DL/Infra/03.540321/0322, heb ik op zijn verzoek positief beslist. De omvang van het militair medegebruik heb ik bepaald op maximaal 400 bewegingen per jaar, ten einde incidenteel militaire vliegtuigen en militaire helikopters toe te laten. Blijkens dit besluit geldt het ontheffingsbesluit alleen indien en voorzover de bewegingen worden uitgevoerd ten behoeve van vluchten voor bijzonder personenvervoer, dan wel operationeel noodzakelijk zijn, alsmede ten behoeve van oefenvluchten. In het ontheffingsbesluit heb ik expliciet bepaald dat het medegebruik van militaire luchtvaartuigen onder geen enkele voorwaarde mag leiden tot overschrijding van de in artikel 5 van het aanwijzingsbesluit bedoelde geluidszone.

Toepasselijke wet- en regelgeving

Ingevolge artikel 33, eerste lid, van de Luchtvaartwet, is het de exploitant van een luchtvaartterrein verboden een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen of te laten gebruiken:

- "a. in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld;
- b. in strijd met de door Onze Minister gegeven voorschriften als bedoeld in artikel 35;
- c. voor andere doeleinden, dan die, welke verband houden met de exploitatie van het luchtvaartterrein."

Op basis van artikel 33, tweede lid, geldt het bepaalde in het eerste lid niet, indien Onze Minister ontheffing heeft verleend. Met Onze Minister wordt bedoeld: voor wat de burgerluchtvaart en de algemene verkeersveiligheid in de lucht betreft: Onze Minister van



Verkeer en Waterstaat."

Ontheffing ex artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet, ten behoeve van militair medegebruik is verleend aan de exploitanten van alle Nederlandse luchthavens waar militair medegebruik plaatsvindt.

In artikel 2, eerste lid, van het vigerende aanwijzingsbesluit is bepaald dat het luchtvaartterrein Midden-Zeeland wordt aangewezen voor het openbaar nationaal burgerluchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer van en naar landen die partij zijn bij het akkoord van Schengen.

De ingediende bezwaren, mijn reacties en beslissingen

1. Bezwaar

In het bestreden besluit wordt gesteld dat het militair medegebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland tot voor kort plaatsvond op basis van een ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet van 25 september 1959. Deze ontheffing is slechts van toepassing op de luchtvaartterreinen Eelde, Hilversum, Teuge en Zuid-Limburg.

1. Reactie op bezwaar

Niet bij besluit van 25 september 1959 is aan de gezagvoerders ontheffing verleend t.b.v. militair medegebruik van luchtvaartterrein Midden-Zeeland ex artikel 34 van de Luchtvaartwet, maar bij besluit van 10 september 1970/nr. LT/20237.

1. Beslissing

Bezwaar verklaar ik gegrond.

2. Bezwaar

Specifiek met betrekking tot het toestaan van oefenvluchten met vliegtuigen van het type Pilatus PC 7, geldt dat het bestreden besluit er volledig aan voorbijgaat dat vluchten met dit type luchtvaartuig in ieder geval vóór 22 mei 2003 niet plaatsvonden op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Er vonden in het geheel geen oefenvluchten plaats. Van een juridische vervolmaking op dit punt is dus geen sprake.

2. Reactie op bezwaar

Bij brieven van 15 juli 2003, kenmerk: DL/S&B/03.520582, en van 24 september 2003, kenmerk: DL/S&B/Infra/03.540860, heb ik de Koninklijke Luchtmacht verzocht om aan te geven sinds wanneer vliegbewegingen met luchtvaartuigen van het type Pilatus PC 7 plaatsvinden op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland en om hoeveel bewegingen het gaat.

De Koninklijke Luchtmacht deelde mij bij brieven van 11 augustus 2003 en 17 oktober 2003 mede dat het gebruik van de Pilatus PC 7 vóór 22 mei 2003 al plaatsvond. Sinds juni 2002 hebben er gemiddeld twee keer per maand graslandingen met de Pilatus PC 7 plaatsgevonden. Daarvoor maakte de Pilatus PC 7 volgens de Koninklijke Luchtmacht ook al gebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. De Koninklijke Luchtmacht benadrukt dat het gebruik van de Pilatus PC 7 essentieel is voor het beoefenen van graslandingen dat deel uitmaakt van het lesprogramma. Gelet op het lesprogramma en de mogelijkheid van instructeurs om in de



toekomst zelfstandig met leerlingen graslandingen te beoefenen, zal het aantal vliegbewegingen volgens de Koninklijke Luchtmacht toenemen, en zal afhankelijk van het aantal leerlingen, het aantal vliegbewegingen neerkomen op 300 per jaar met de Pilatus PC 7.

Bij brief van 24 september 2003, kenmerk: DL/Infra/03.540859, heb ik de exploitant verzocht hoeveel vliegbewegingen met het luchtvaartuig van het type Pilatus PC 7 hebben plaatsgevonden, vóór 1 juni 2002 alsmede tussen 1 juni 2002 en 1 juni 2003. Bij brief van 28 september 2003 heeft de exploitant mij bericht dat vóór 1 juni 2002 er geen vliegbewegingen plaatsvonden met de Pilatus PC 7 en dat er tussen 1 juni 2002 en 1 juni 2003 202 bewegingen hebben plaatsgevonden met voornoemd type luchtvaartuig. Hieruit volgt dat er wel degelijk sprake was van vliegbewegingen met de Pilatus PC 7 vóór het bestreden besluit van 22 mei 2003.

2. Beslissing

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

3. Bezwaar

Uit het bestreden besluit van 22 mei 2003 blijkt niet dat de commissie 28 vooraf om advies is gevraagd. De commissie 28 is bij brief van 22 mei 2003 achteraf van het bestreden besluit op de hoogte gebracht. Hoewel dit een discretionaire bevoegdheid is, is gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel, omdat de commissie 28 inzake militair medegebruik van luchtvaartterrein Eelde wel vooraf om advies is gevraagd.

3. Reactie op bezwaar

Bij brief 25 november 2003, kenmerk: DL/Infra/03.541028, heb ik de commissie 28 alsnog om advies gevraagd inzake voornoemd militair medegebruik. Bij brief 19 december 2003, ontvangen op 22 december 2003, heb ik van de commissie 28 het advies ontvangen. Bij brief van 6 januari 2004, kenmerk: DL/S&B/04.520001, heb ik een afschrift van dit advies naar u toegezonden.

De commissie 28 heeft uit het oogpunt van milieuhygiëne geen bezwaren tegen voornoemd militair medegebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Deze commissie heeft wel geadviseerd dat het bestreden besluit op bepaalde onderdelen aangepast moet worden.

De commissie 28 heeft gewezen op de - in haar ogen - hiernavolgende onjuistheden:

1. Verwezen wordt naar een verkeerd ontheffingsbesluit ex artikel 34 van de Luchtvaartwet. Het ontheffingsbesluit ex artikel 34 inzake het luchtvaartterrein Midden-Zeeland dateert niet van 25 september 1959, maar van 10 september 1970.
2. In artikel 1, derde lid, van het bestreden besluit wordt gesproken over geluidszones, terwijl het luchtvaartterrein beschikt over maar één geluidszone (de bkl-zone). Het aantal helikopterbewegingen is gekoppeld aan een quotum (maximaal 400 bewegingen).
3. In de toelichting op het bestreden besluit staat vermeld dat sprake is van een reeds jarenlange situatie. Hier is echter geen sprake van, omdat nieuw militair medegebruik (oefenvluchten met het luchtvaartuig Pilatus PC 7) wordt geïntroduceerd. Er moet worden ingegaan welke redenen ten grondslag ligt aan de keuze van het gebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland voor het oefenen van grasbaanlandingen. In voorgaande jaren zijn dergelijke oefenvluchten blijkbaar uitgevoerd op andere velden.

Voorts heeft de commissie 28 als voorwaarde gesteld dat alle vluchten dienen te passen binnen de geluidszone. Voorts adviseert de commissie 28 om een nadere onderbouwing te geven van



het aantal van 400 vliegbewegingen, alsmede de aard van voornoemde vliegbewegingen. De commissie 28 merkt op dat beter inzicht in het gebruik verkregen kan worden door niet jaarlijks feitelijk het militair gebruik te rapporteren, maar aan te sluiten bij de rapportagefrequentie zoals deze is opgenomen in het handnavingsvoorschrift voor het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Inzake het advies van de commissie 28 merk ik het volgende op.

ad. 1

De opmerking van de commissie 28 is juist. Onder punt 1. van de bezwaren ben ik reeds hierop ingegaan.

ad 2.

De opmerking van de commissie 28 is juist. Het bestreden besluit zal op dit punt worden herroepen.

ad 3.

De opmerking van de commissie 28 is onjuist. Er is wel degelijk sprake van het juridisch vervolmaken van de feitelijke situatie. Vóór de inwerkingtreding van het bestreden besluit van 22 mei 2003 was militair medegebruik (ook met de Pilatus PC-7) al toegestaan, krachtens een ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet. Omdat dit ontheffingsbesluit alleen ziet op gezagvoerders van militaire luchtvaartuigen, dient tevens ontheffing verleend te worden aan de exploitant van het luchtvaartterrein ex artikel 33 van de Luchtvaartwet, hetgeen geschied is bij besluit van 22 mei 2003. Gelet op eerderevermelde informatie van de exploitant van het luchtvaartterrein en de Koninklijke Luchtmacht, wordt na inwerkingtreding van het bestreden besluit van 22 mei 2003 géén nieuw gebruik geïntroduceerd. Het gebruik van het luchtvaartuig Pilatus PC 7 vindt al plaats vóór deze datum.

Voor het overige merk ik op dat in het bestreden besluit van 22 mei 2003 als voorwaarde is opgenomen dat het medegebruik door militaire luchtvaartuigen onder geen enkele voorwaarde mag leiden tot overschrijding van de in artikel 5 van het aanwijzingsbesluit bedoelde geluidszone. Gezien de informatie van de exploitant van het luchtvaartterrein en de Koninklijke Luchtmacht luidt de verdeling van het jaarlijks maximaal aantal toegestane vliegbewegingen als volgt:

- 300 bewegingen met het luchtvaartuig Pilatus PC 7 in het kader van lesvluchten;
- 30 bewegingen met militaire helikopters van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine in het kader van VIP-vluchten en tankstops.

De Koninklijke Luchtmacht heeft bij brief van 17 oktober 2003 aangegeven dat het aantal VIP-vluchten echter niet exact is vast te stellen, gezien het feit dat het aantal verzoeken hiertoe per jaar verschilt. Datzelfde geldt voor het aantal lesvluchten dat afhankelijk is van externe factoren zoals de instroom van leerlingen. Derhalve is de Koninklijke Luchtmacht bij de opgave van de behoeftstelling uitgegaan van 400 vliegbewegingen. Met dit aantal ben ik akkoord gegaan en heb dit aantal ook overgenomen in het bestreden besluit van 22 mei 2003.

Tot slot merk ik op dat uit artikel 7, eerste lid, van het aanwijzingsbesluit direct volgt dat ten behoeve van de controle op de naleving van de geluidszone en van de in het aanwijzingsbesluit opgenomen voorschriften, de exploitant binnen één maand na afloop van de eerste periode van zes maanden en binnen één maand na afloop van het gebruiksplanjaar, aan mij opgave doet van het aantal vliegbewegingen dat in het betreffende halfjaar is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig, de aard en het tijdstip van de vlucht, alsmede het baangebruik. Dit geldt derhalve ook

actie



voor het militair medegebruik, dat meegenomen wordt in de reguliere rapportages ingevolge het handhavingsvoorschrift ex artikel 7 van het aanwijzingsbesluit. Daarnaast geldt ingevolge artikel 2, tweede lid, van het ontheffingsbesluit, de verplichting van de exploitant om aan het einde van elk gebruiksplanjaar de feitelijke omvang van het militair medegebruik aan mij te rapporteren. Hiermee wordt reeds voldaan aan het advies van de commissie 28. Overigens constateer ik ambtshalve dat in artikel 2, eerste lid, van het ontheffingsbesluit per abuis wordt verwezen naar artikel 6 van het aanwijzingsbesluit. Dit moet artikel 30b van de Luchtvaartwet zijn.

3. Beslissing

Bezwaar verklaar ik gegrond.

4. Bezwaar

Volgens het besluit worden 400 vliegbewegingen als "incidenteel" aangemerkt. Deze toegestane hoeveelheid vluchten kan niet worden aangemerkt als incidenteel. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een uitspraak vastgesteld dat een gebeurtenis die vaker dan 16 keer per jaar plaatsvindt, niet meer als "incidenteel" valt aan te merken.

4. Reactie op bezwaar

De uitspraak waaraan wordt gerefereerd betreft een niet vergelijkbare casus. Het ging daar om het toestaan van valscherspringen dat strijdig was met het bestemmingsplan en volgens de Afdeling rechtspraak niet te rijmen viel met het gebruik voor agrarische doeleinden, zodat dit niet kan worden aangemerkt als nevengebruik dat door het plan wordt toegestaan. Onderhavige casus gaat over het toestaan van reeds jaren toegestaan militair medegebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland, waarbij het verlenen van een artikel 33-ontheffing beschouwd dient te worden als een juridische vervolmaking van de feitelijke situatie. Benadrukt dient te worden dat het uitgesloten is dat omwonenden extra geluidhinder zullen ondervinden als gevolg van de artikel 33-ontheffing. Het toegestane aantal vliegbewegingen met militaire luchtvaartuigen per jaar (400) dient, afgezet tegen het jaarlijks totaal aantal vliegbewegingen (33.000), aangemerkt te worden als incidenteel.

4. Beslissing

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

5. Bezwaar

In het bestreden besluit had gespecificeerd moeten worden van welke bepaling van het aanwijzingsbesluit ontheffing is verleend. Door dit niet te doen is gehandeld in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. De gekozen formulering laat de mogelijkheid open dat het militaire verkeer zich niet aan de bepalingen van het aanwijzingsbesluit behoeft te houden.

5. Reactie op bezwaar

De systematiek van de Luchtvaartwet maakt het mogelijk om op grond van artikel 33 en artikel 34 ontheffing te verlenen om een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften die bij de aanwijzing zijn gesteld. Het ontheffingsbesluit heeft betrekking op het feit dat de exploitant militaire luchtvaartuigen mag toelaten op



het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Een dergelijk gebruik zou zonder ontheffing in strijd zijn met artikel 2 van het vigerende aanwijzingsbesluit. Uit eerdergenoemde systematiek volgt dat de overige onderdelen van het vigerende aanwijzingsbesluit onverkort van kracht blijven. Naast de voorschriften in de artikelen 1 en 2 van het ontheffingsbesluit die specifiek van toepassing zijn op het militaire luchtverkeer, gelden voor het militair verkeer ook de voorschriften die zijn opgenomen in het vigerende aanwijzingsbesluit. De voorschriften inzake het gebruik van het luchtvaartterrein zijn bijvoorbeeld ook onverkort van toepassing op het militaire verkeer en de in artikel 5 van het vigerende aanwijzingsbesluit bedoelde geluidszone mag ook niet door het militair luchtverkeer worden overschreden. Van een volledige ontheffing van alle bepalingen van het vigerende aanwijzingsbesluit is derhalve géén sprake. Er is alleen ontheffing verleend van artikel 2 van het vigerende aanwijzingsbesluit. De overige bepalingen blijven dus onverkort van kracht. In artikel 1, eerste lid, van het ontheffingsbesluit is dan ook bepaald dat aan exploitant "onverminderd de bepalingen in het aanwijzingsbesluit Midden-Zeeland", ontheffing wordt verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet. De vergelijking met de beslissing op bezwaar van 8 april 2003 inzake militair medegebruik van Eelde faalt. In die zaak was in het primaire besluit géén enkele bepaling opgenomen met betrekking tot het daar geldende aanwijzingsbesluit.

5. Beslissing

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

6. Bezwaar

Ingevolge artikel 1, derde lid, van het ontheffingsbesluit mag het militair medegebruik onder geen enkele voorwaarde leiden tot overschrijding van de in artikel 5 van het vigerende aanwijzingsbesluit bedoelde geluidszones. In het vigerende aanwijzingsbesluit is voor Ke-verkeer geen geluidszone vastgesteld. Aangezien de ontheffing juist betrekking heeft op Ke-verkeer is dit een onbegrijpelijke en in elk geval een zinledige bepaling.

Gelet op het feit dat in het vigerende aanwijzingsbesluit een Ke-zone ontbreekt, had in het bestreden besluit een koppeling gemaakt moeten worden met artikel 5, tweede lid, van het vigerende aanwijzingsbesluit, dat een maximum van 400 stelt aan de hoeveelheid helikoptervluchten die op jaarbasis op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland mogen plaatsvinden.

6. Reactie op bezwaar

In bijlage A van het vigerende aanwijzingsbesluit is de geluidszone opgenomen. De geluidszone is berekend voor vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg. Voor het aantal vliegbewegingen van 45.000 is rekening gehouden met de verwachtingen van de exploitant voor het jaar 2010. De vlootsamenstelling en het weekendgebruik zijn ingeschat voor die situatie. De geluidszone is opgenomen in de door de exploitant opgestelde milieu-effectenstudie ten behoeve van de baanverharding. Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland wordt thans in beperkte mate gebruikt door hefschroefvliegtuigen. Dit betreft hoofdzakelijk toestellen van de politie, de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine. De bewegingen met hefschroefvliegtuigen kunnen niet onder de berekeningsmethode van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart worden gebracht en zijn ook niet in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart begrepen.



Derhalve zouden tevens de geluidscontouren moeten worden berekend volgens de Ke-berekeningsmethode. Het resultaat van een dergelijke berekening levert, gelet op het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, een 35 Ke-geluidscontour op welke geheel binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein is gelegen. Op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet behoeft geen vaststelling van de Ke-geluidszone plaats te vinden indien deze geheel ligt binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en indien voor dat luchtvaartterrein een bkl-geluidszone wordt vastgesteld. In artikel 5, eerset lid, van het vigerende aanwijzingsbesluit is bepaald dat rond het luchtvaartterrein een geluidszone geldt als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet, met een grenswaarde van 47 Bkl en met de geluidscontour behorende bij de waarde 57 Bkl. De 47 Bkl geluidszone met bijbehorende contour is aangegeven op de kaart opgenomen in bijlage A, behorende bij het vigerende aanwijzingsbesluit. In artikel 5, tweede lid, van het vigerende aanwijzingsbesluit is een aantal van 400 vliegbewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen (met een maximum startgewicht van 6.000 kg) als maximum toelaatbaar aantal bewegingen vastgelegd. Deze bepaling geldt zowel voor politiehelikopters alsook voor militaire helikopters.

Het ware duidelijker geweest als in het bestreden ontheffingsbesluit een bepaling is opgenomen dat het gebruik van militaire helikopters geen overschrijding mag inhouden van het in het vigerende aanwijzingsbesluit opgenomen maximum aantal van 400 vliegbewegingen met hefschroefvliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg.

6. Beslissing

Bezwaar verklaar ik gegrond, bestreden besluit wordt op dit punt aangevuld.

7. Bezwaar

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is een klein luchtvaartterrein. Het gebruik van zwaar vastvleugelig vliegverkeer had dan ook niet mogen worden toegestaan. Het bestreden ontheffingsbesluit is dusdanig geformuleerd dat ook 400 zware vliegtuigen de ontheffing vol kunnen vliegen. Wanneer in ogenschouw wordt genomen dat op grond van de reguliere aanwijzing 400 civiele helikopters het luchtvaartterrein kunnen aandoen, betekent dit dat in die situatie het luchtvaartterrein, waarvoor dus geen Ke-zone is vastgesteld, 800 Ke-vluchten zal ontvangen. De kans is groot dat met die 800 Ke-vluchten, de Ke-zone wel buiten de grens van het luchtvaartterrein komt te liggen. Door dat niet te onderzoeken en door deze mogelijkheid niet door middel van het stellen van voorschriften te voorkomen, is in strijd gehandeld met artikel 25a van de Luchtvaartwet.

7. Reactie op bezwaar

De geluidszone zoals is opgenomen in bijlage A bij het vigerende aanwijzingsbesluit berekend voor vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger is dan 6.000 kg. Daarnaast is ook rekening gehouden met lichte hefschroefvliegtuigen. Zwaardere vliegtuigen (zowel militair als civiel), waaronder straalvliegtuigen, mogen niet komen op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Dit is als volgt gewaarborgd. Ten eerste vanwege het feit dat ten aanzien van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland alleen een bkl-zone is vastgesteld. Dit betekent dat het luchtvaartterrein alleen kan worden gebruikt door één – en tweemotorige vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving waarvan het maximum startgewicht ligt beneden de 6.000 kg en waarop op zicht wordt gevlogen. De



definitie van een bkl-geluidsbelasting in artikel 1 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, is hierbij van belang. Bkl-geluidsbelasting is de geluidsbelasting op een bepaalde plaats veroorzaakt door de gezamenlijke op een luchtvaartterrein landende en opstijgende vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg. Alleen vliegtuigen niet zwaarder dan 6.000 kg die schroefaandrijving hebben kunnen derhalve van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland gebruik maken. De voorwaarden "niet zwaarder dan 6.000 kg" en "schroefaandrijving" gelden cumulatief. Ten tweede kent het luchtvaartterrein Midden-Zeeland geen Ke-zone alsmede aan- en uitvliegroutes ten behoeve van het Ke-verkeer. Ook om die reden is het niet mogelijk dat bijvoorbeeld straalvliegtuigen van het luchtvaartterrein gebruik maken. Op enkele andere luchtvaartterreinen in Nederland is Ke-verkeer in beperkte mate toegestaan hoewel er geen Ke-zone is vastgesteld. De desbetreffende aanwijzingsbesluiten bevatten hiervoor echter een speciale voorziening, waarin dan de aantallen Ke-vliegtuigbewegingen op jaarbasis worden genoemd. Deze hoeveelheid bewegingen is dan zodanig dat op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet, geen Ke-zone hoeft te worden vastgesteld. Het aanwijzingsbesluit van Midden-Zeeland kent een dergelijke voorziening niet voor straalvliegtuigen.

Wellicht ten overvloede wijs ik erop dat de het luchtvaartuig Pilatus PC 7 waarmee lesvluchten worden uitgevoerd, is ingedeeld in geluidscategorie 3 (MTOW: 2100 kg, code 503). Dit betekent dat dit type luchtvaartuig valt binnen de categorie toegestane luchtvaartuigen die wat betreft geluidsproductie volgens het aanwijzingsbesluit zijn toegestaan op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

7. Beslissing

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

Vergoeding kosten bestuurlijke voorprocedure

Naar aanleiding van uw verzoek om vergoeding van de gemaakte kosten in verband met onderhavige bezwaarprocedure overweeg ik hieromtrent het volgende.

Ingevolge artikel 7:15, tweede lid, van de Awb worden de kosten, die de belanghebbende in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs heeft moeten maken, door het bestuursorgaan uitsluitend vergoed op verzoek van de belanghebbende voorzover het bestreden besluit wordt herroepen wegens aan het bestuursorgaan te wijten onrechtmatigheid. Het verzoek wordt gedaan voordat het bestuursorgaan op het bezwaar heeft beslist. Het bestuursorgaan beslist op het verzoek bij de beslissing op bezwaar (artikel 7:15, derde lid, van de Awb).

Volgens de toelichting op artikel 7:15, tweede lid, van de Awb, beperkt de vergoedingsplicht zich tot gevallen waarin het bestuursorgaan verwijtbaar inhoudelijke fouten heeft gemaakt. Bij louter formele fouten of gebreken in de motivering behoeft het bestreden besluit als zodanig immers niet te worden herroepen.

Gelet op vorenstaande ben ik van oordeel dat het bestreden besluit – ondanks het herstel van eerdere vermelde motiveringsgebreken – rechtmatig is en derhalve in stand dient te blijven. Uw verzoek om vergoeding van de gemaakte kosten in deze bezwaarprocedure wijs ik af.



Beslissing

Gelet op vorenstaande, alsmede gelet op het advies van de commissie 28 van 19 december 2003, verklaar ik de bezwaren:

* onder de punten 1, 3 en 6 gegrond;

Artikel 1 van het besluit van 22 mei 2003 wordt – gelet op punt 6 - als volgt aangevuld:

"4. Het medegebruik door militaire helikopters mag onder geen enkele voorwaarde leiden tot overschrijding van het in artikel 5, tweede lid, van het aanwijzingsbesluit genoemde aantal van 400 bewegingen per gebruiksplanjaar met hefschroefvliegtuigen met een met een maximumstartgewicht van 6.000 kg."

* de overige bezwaren: ongegrond.

Het besluit van 22 mei 2003 wordt - gelet op het advies van de commissie 28 - als volgt gewijzigd:

* het bepaalde in artikel 1, derde lid, komt te luiden:

"Het medegebruik door militaire luchtvaartuigen mag onder geen enkele voorwaarde leiden tot overschrijding van de in artikel 5 bedoelde geluidszone".

Ambtshalve wijzig ik het besluit van 22 mei 2003 als volgt:

* het bepaalde in artikel 2, eerste lid, komt te luiden:

"de verwachte omvang van het militaire medegebruik wordt jaarlijks expliciet opgenomen in het gebruiksplan van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland, als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet".

Ik wijs uw verzoek om vergoeding van de kosten die verband houden met de behandeling van het bezwaar af.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE INSPECTEUR-GENERAAL VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Directeur-Hoofdinspecteur van de divisie Luchtvaart a.i.,


drs. P. Kariembaks



Beroep

Indien u zich niet met bovenstaande beslissing kunt verenigen dan kunt u binnen zes weken, met ingang van de dag na die waarop de beslissing is bekendgemaakt/verzonden, beroep instellen bij de rechtbank te Middelburg, sector bestuursrecht, postbus 5015, 4330 KA Middelburg.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift een fotokopie te worden gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van het beroepschrift wordt een bedrag aan griffie geheven. De griffier van de betrokken rechtbank wijst de indiener van het beroepschrift op het verschuldigd zijn van het griffierecht en geeft daarbij aan op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan.

Indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, vereist is, is het mogelijk om een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzieningenrechter van de genoemde rechtbank.

Commissie 28 luchtvaartwet
luchtvaartterrein Midden-Zeeland



Het Groene Woud 1 Middelburg Postadres: postbus 165 4330 AD Middelburg
telefoon (0118) 63 19 53 telex 37881/pws fax (0118) 63 47 56

bericht op brief van: 25 november 2003

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: Milieuhygiëne

bijlage(n):

behandeld door: B. Maring

doorkiesnummer: 0118-631953

onderwerp: Advies van de commissie voor incidenteel Militair
medegebruik Luchtvaartterrein Midden-Zeeland

Inspectie Verkeer en Waterstaat
Divisie Luchtvaart
Unit Infrastructuur
t.a.v. mevrouw M.M. Beernink
Postbus 575
2130 AN Hoofddorp

Divisie Luchtvaart

S&P nr. 232.5

Datum

22 DEC. 2003

Middelburg, 19 december

				Opbergen
INTRA	Beer			
hink				
2003				
21/12				

JP

Geachte mevrouw Beernink,

In de vergadering van de commissie van 17 oktober 2003 hebben wij reeds kort gesproken over het incidenteel militair medegebruik op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Het onderwerp werd door één van de commissieleden op de agenda geplaatst naar aanleiding van het door u aan de commissie toegezonden besluit om incidenteel militair medegebruik op het luchtvaartterrein toe te staan. De commissie is van mening dat zij ten onrechte niet om advies is gevraagd bij het door u genomen besluit maar heeft, in afwachting van het beroep dat tegen uw besluit is ingediend, geen standpunt over incidenteel militair medegebruik ingenomen.

Wij stellen het echter op prijs dat u ons in het kader van de beroepsprocedure in de gelegenheid stelt advies uit te brengen over het incidenteel militair medegebruik. Gezien de korte reactie termijn heeft de voorzitter besloten tot een schriftelijke raadpleging van de leden. Op grond van deze ledenraadpleging delen wij u het volgende mee.

In de door u gevoerde procedure en het door u genomen besluit zijn onder meer de volgende onjuistheden opgenomen:

- ontheffing van artikel 34 bij besluit van 25 september 1959. Het betreft hier een verwijzing naar een besluit waarin Midden-Zeeland niet genoemd wordt. Het besluit voor Midden-Zeeland dateert van 10 september 1970.
- in artikel 1, lid 2 wordt gesproken over geluidszones. Dit is niet correct het luchtvaartterrein Midden-Zeeland beschikt maar over één geluidszone de BKL-zone. Het aantal helikopter bewegingen is gekoppeld aan een quotum (maximaal 400 bewegingen)
- in de toelichting wordt aangegeven dat wordt voortgeborduurd op een reeds jarenlange gebruikelijke situatie. Nu dit niet zo blijkt te zijn moet de toelichting op dat punt worden aangepast. In dat kader zou tevens moeten worden bezien of de strekking van het verzoek nu niet in een ander daglicht moet worden gesteld. Er is immers geen sprake meer van een juridische vervolmaking, maar van het toestaan van nieuw militair medegebruik, met name de oefenvluchten met de Pilatus. Tevens moet worden ingegaan welke redenen ten grond-

03.507380



slag ligt aan de keuze van het gebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland voor het oefenen van grasbaanlandingen. In voorgaande jaren zijn dergelijke oefenvluchten blijkbaar uitgevoerd op ander velden.

Wij verzoeken u uw beschikking op deze punten aan te passen. Ondanks de genoemde onjuistheden in uw beschikking is de commissie in meerderheid van mening dat haar beoordeling vooral dient te geschieden op het vlak van de milieuhygiëne en dat er van uit dat oogpunt geen bezwaren bestaan tegen extra vluchten op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. Voorwaarde is dat alle vluchten passen binnen de geldende normen met betrekking tot aantal (helikopters), gewicht en geluidsruimte zoals die voor het luchtvaartterrein Midden-Zeeland gelden (geluidszone). Daarnaast acht de commissie het verkrijgen van een goed inzicht in zowel de prognose als in het gebruik van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland door militaire vliegtuigen en helikopters een belangrijk aandachtspunt. Met betrekking tot de prognose verdient het aangegeven aantal van 400 bewegingen een nadere onderbouwing zowel met betrekking tot de aantallen als de aard van de vluchten. Beter inzicht in het gebruik kan worden gegeven door niet jaarlijks het feitelijk militair gebruik te rapporteren maar aan te sluiten bij de rapportagefrequentie zoals deze is opgenomen in het handhavingvoorschrift voor het luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

Hoogachtend,

Voorzitter,

Secretaris,

J. Suurmond

B.H. Maring