

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

BIJLAGE I

Artikel 6.1 Begripsbepalingen

In dit artikel staan de begripsomschrijvingen van een aantal in het besluit gebruikte termen. Voor overige begripsomschrijvingen wordt verwezen naar de Wet Luchtvaart en de krachtens deze wet vastgestelde Algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. In bijlage IV bij de Nota van Toelichting is ook nog een lijst met gebruikte afkortingen opgenomen.

Artikel 6.2 Luchthavengebied

Dit artikel legt in samenhang met kaartbijlage V-2 vast wat onder het luchthavengebied wordt verstaan. In artikel 47, 2^e lid jo artikel 8.5 4^e lid van de wet is vastgelegd, dat het luchthavengebied en de hierna te behandelen beperkingengebieden elkaar niet mogen overlappen. Dit betekent, dat de regels, die in die beperkingengebieden gelden dus niet van toepassing zijn binnen het luchthavengebied.

Artikel 6.3 Start- en landingsbanen

Dit artikel beschrijft de richting en de lengte van de start- en landingsbanen van de luchthaven. De baanlengte van 2406 meter van de verharde baan is nodig om de vliegtuigen te kunnen laten landen en starten ten behoeve van de bedrijvigheid gericht op het ontmantelen en recyclen (End of Life) en voor grotere businessjets.

Artikel 6.4 Luchthavenverkeer

Dit artikel regelt welk soort verkeer toegestaan is op de luchthaven. In het 2^e lid is bepaald, dat naast burgerluchtverkeer vliegbewegingen zijn toegestaan voor militaire vluchten, mits deze een humanitair, militair, dan wel maatschappelijk doel hebben. Bij meerdere regionale luchthavens is een dergelijke bepaling van kracht.

Artikel 6.5 Grenswaarden voor de geluidbelasting

Met dit artikel worden de grenswaarden vastgelegd die een begrenzing vormen van de hoeveelheid geluidbelasting die de op de luchthaven startende en landende vliegtuigen binnen een gebruiksjaar mogen produceren. Daarmee is de maximale milieugebruiksruimte van de luchthaven bepaald. De grenswaarden zijn vastgelegd in de vorm van een getalswaarde in dB(A) L_{den} op een handhavingspunt. In artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens is bepaald, dat de handhavingpunten moeten zijn gelegen op een afstand van 100 meter aan weerszijden van de start- en landingsbaan (zie kaart V-2).

Bij een overschrijding van de grenswaarde is, gelet op artikel 8.45, 1^e lid van de wet, Gedeputeerde Staten verplicht maatregelen te treffen, die naar haar oordeel bijdragen aan het terugdringen van de geluidbelasting van het luchthavenverkeer binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken indien weer aan de grenswaarden wordt voldaan door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren.

Ten behoeve van de handhaving rapporteert de exploitant elk kwartaal aan Gedeputeerde Staten over het verloop van de geluidbelasting binnen de handhavingpunten, zoals dat is bepaald in de Regeling burgerluchthavens.

Artikel 6.6 Openingstijden

In dit artikel is de periode aangegeven waarbinnen door startende en landende vliegtuigen gebruik van de luchthaven kan worden gemaakt. De luchthaven is geopend van 6.00 tot 23.00 uur. Voor de uren tussen 24.00 en 6.00 uur geldt een verbod voor het landen en opstijgen met luchtvaartuigen. De openingstijd tussen 6.00 en 7.00 uur in de ochtend is nodig om als luchthaven aantrekkelijk te zijn voor Business Aviation. Datzelfde geldt ook voor de tijd tussen 19.00 en 23.00 uur in de avond.

Buiten bovengenoemde openingstijden mag exploitant alleen toestemming verlenen voor incidenteel gebruik van de luchthaven, dat wil zeggen op maximaal 12 dagen per jaar. Dit houdt in, dat het in uitzonderingsgevallen (12 dagen per jaar) voor zakelijk verkeer tussen 23.00 en 24.00 uur mogelijk is om 2 vliegbewegingen uit te voeren. Met die grens van 12 dagen is aansluiting gezocht bij de 12-dagenregeling uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening en het Activiteitenbesluit. In het 4^e lid wordt op de openingstijden uitsluitend een algemene uitzondering gemaakt voor luchtvaartuigen, die in nood verkeren. Hieronder worden verstaan situaties waarbij de veiligheid van het luchtverkeer, dan wel de veiligheid op de grond in het geding is. Bij luchtvaartuigen die worden ingezet voor reddingsacties of hulpverlening kan onder meer gedacht worden aan donorvluchten, medische vluchten, vluchten met hulpgoederen, politievluchten of een vlucht van een traumahelikopter.

Voor alle vliegbewegingen buiten de in het 1^e lid genoemde openingstijden geldt, dat deze in een kwartaal overzicht aan Gedeputeerde Staten worden gerapporteerd onder vermelding van het type vliegtuig en de bijbehorende motivering voor het landen of opstijgen buiten de geldende openingstijden.

Artikel 6.7 Gebruiksjaar

Het gebruiksjaar van de luchthaven omvat een aaneengesloten periode van 12 kalendermaanden en is van belang voor de handhaving van de grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting, die in dit besluit wordt vastgelegd. Deze grenswaarden worden berekend over het gehele gebruiksjaar van de luchthaven.

Artikel 6.8 Beperkingengebieden in verband met externe veiligheid

De beperkingengebieden in verband met externe veiligheidsrisico's zijn weergegeven op kaart in bijlage V-3. Luchtverkeer naar en van de luchthaven brengt in het kader van externe veiligheid risico's voor de omgeving met zich mee. Deze risico's zijn onderzocht en in het Milieueffectrapport in beeld gebracht volgens de daarvoor geldende methode.

Het vastleggen van de beperkingengebieden op basis van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren vindt zijn grondslag in artikel 8.47, 1^e lid van de wet en artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens (Bbl). Op grond van artikel 8.47, 3^e lid van de wet dienen binnen deze beperkingengebieden in het luchthavenbesluit regels ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond te worden vastgesteld. De regels die in deze gebieden gelden zijn gebaseerd op de artikelen 10 en 11 van het Besluit burgerluchthavens. De methode, die wordt gebruikt voor de bepaling van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren wordt weergegeven in artikel 5 van de Regeling burgerluchthavens (Rbl).

Bij Twente Airport ligt de 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour in zijn geheel binnen het luchthavengebied. De anders geldende regels zijn hier niet van toepassing.

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt deels buiten het luchthavengebied. In de zone tussen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour en de grens van het luchthavengebied liggen geen woningen of kwetsbare gebouwen.

Nieuwbouw van gebouwen, niet zijnde een bedrijfswoning, is in dit beperkingengebied in principe niet toegestaan. Uitzondering daarop is alleen mogelijk indien Gedeputeerde Staten bereid zijn om hiervoor een verklaring van geen bezwaar af te geven. Dit in het kader van de voor de bouw te verlenen omgevingsvergunning. Bij het beoordelen van de aanvraag voor de verklaring van geen bezwaar geven Gedeputeerde Staten toepassing aan artikel 11, 3^e lid van het Besluit burgerluchthavens, dat met name voor de bouw van woningen en kwetsbare gebouwen slechts beperkte mogelijkheden biedt.

Artikel 6.9 Beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting

De beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting zijn weergegeven op kaart in bijlage V-4.

Het luchthavenverkeer naar en van de luchthaven brengt geluidbelasting met zich mee voor de omgeving. Deze geluidbelasting is onderzocht en in het Milieueffectrapport in beeld gebracht volgens de daarvoor geldende methode. De regels ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond vanwege de geluidbelasting, die in de bestemmingsplannen moeten worden opgenomen, zijn gebaseerd op artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens.

De 70 dB(A) L_{den} -geluidcontour ligt geheel binnen het luchthavengebied, zodat de anders geldende beperkingen voor woningen en geluidsgevoelige gebouwen hier niet van toepassing zijn. Dit geldt eveneens voor de 56 dB(A) L_{den} -contour.

Op grond van artikel 9, aanhef en onderdeel b van het Besluit burgerluchthavens dient in het luchthavenbesluit ook de 48 dB(A) L_{den} -geluidcontour vanwege het luchthavenluchtverkeer te worden opgenomen. In het gebied binnen deze contour en het luchthavengebied geldt geen specifiek in het kader van het Besluit burgerluchthavens voorgeschreven ruimtelijk regime, maar dient het bevoegd gezag op grond van artikel 19 van het Besluit een integrale afweging te maken over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in relatie tot het gebruik van de luchthaven.

Vanwege de belangen van welzijn en volksgezondheid is het niet wenselijk, dat direct buiten het luchthavengebied nieuwe geluidsgevoelige functies worden ontwikkeld. Daarom wordt rekening gehouden met een beperkingengebied tussen de 48 dB(A) L_{den} -contour en de grens van het luchthavengebied, waarbinnen de provincie nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige functies zoals scholen, ziekenhuizen en verpleeginrichtingen niet aanvaardbaar acht. Bij uitzondering kan in deze zone bouw van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing worden toegestaan als het gaat om vervangende nieuwbouw van bebouwing die al op de locatie zelf aanwezig is of om 'verplaatsing' van bebouwing elders binnen de zone als daardoor de geluidsbelasting als gevolg van het luchthavenluchtverkeer zal afnemen. Een dergelijke uitzondering is alleen mogelijk indien Gedeputeerde Staten bereid zijn om hiervoor een verklaring van geen bezwaar af te geven (art. 8.47, 2^e lid, jo art. 8.9, 3^e t/m 5^e lid van de wet). Dit in het kader van de voor de bouwactiviteit te verlenen omgevingsvergunning. Gedeputeerde Staten verstrekken deze verklaring pas, nadat de Inspectie leefomgeving en transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik luchtruim hebben afgegeven.

Artikel 6.12 Beperkingengebieden in verband met veiligheid

De veiligheidsgebieden bevinden zich in het verlengde van de verharde start- en landingsbanen op de luchthaven en zijn weergegeven op kaart in bijlage V-5. De voorwaarden in dit gebied zijn een ruimtelijk ordeningsinstrument om te zorgen dat er geen nieuwe belemmeringen bijkomen die schade aan vliegtuigen en bemanning kunnen toebrengen bij het doorschieten of te vroeg landen. In het veiligheidsgebied zijn obstakels en hellingen toegestaan, indien ze zijn opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit. De grondslag voor het vastleggen van veiligheidsgebieden wordt gevormd door artikel 9 (onderdeel e) van het Besluit burgerluchthavens. De ruimtelijke regels, die hier gelden, zijn gebaseerd op artikel 13 van dit Besluit.

Uit artikel 7 van de Regeling burgerluchthavens vloeit voort dat het veiligheidsgebied een breedte moet hebben van 150 meter en een lengte van 840 meter vanaf de korte zijde van de strook rond de baan, de zogeheten Runway strip.

De regels in dit luchthavenbesluit gelden alleen voor het buiten het luchthavengebied gelegen deel van het veiligheidsgebied. Voor het deel dat binnen het luchthavengebied is gelegen zijn de regels op grond van het door de Inspectie Leefomgeving en Transport te verlenen Veiligheidscertificaat van toepassing.

In beginsel zijn in het veiligheidsgebied obstakels niet toegestaan, tenzij deze breekbaar en licht van constructie zijn en er gelden er eisen aan de vlakheid van het terrein. Obstakels die desondanks in het veiligheidsgebied mogen blijven staan of mogen worden opgericht moeten voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in de hoofdstukken 2, 3,4 en 7 van ICAO DOC 9157 Aerodrome Design Manual, part 6, dat als bijlage 4 in de Regeling burgerluchthavens is opgenomen. Het bovenstaande betekent, dat binnen veiligheidsgebieden steeds bezien moet worden of nieuwe obstakels (bouwwerken, maar ook straatmeubilair en bomen) of werk of werkzaamheden die leiden tot nieuwe hoogteverschillen toelaatbaar zijn. Bij hoogteverschillen moet gedacht worden aan greppels, sloten, aarden wallen, etc..

Bestaande obstakels en hellingen kunnen gelet op artikel 6.12, 3^e lid, onder b, blijven staan als deze op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit rechtmatig aanwezig waren. Dit betekent, dat hiervoor een omgevingsvergunning of aanlegvergunning is verleend.

Voor nieuwe obstakels geldt volgens het 3^e lid, onder a, dat voor het oprichten daarvan een omgevingsvergunning is vereist. Alvorens een dergelijk omgevingsvergunning te verlenen, dient het bevoegde gezag een verklaring van geen bezwaar aan te vragen bij Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten verstrekken deze verklaring pas, nadat de Inspectie leefomgeving en transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik

luchtruim hebben afgegeven.

Het oprichten van obstakels in de vorm van bomen en andere obstakels valt niet onder het vereiste van een omgevingsvergunning. De tot 1 juli 2016 geldende regels leiden ertoe, dat als gevolg van dit luchthavenbesluit een aantal bomen en struiken zou moeten worden verwijderd. Omdat dergelijke maatregelen niet altijd bijdragen aan het waarborgen van de veiligheid is sinds 1 juli 2016 een wijziging van het Besluit burgerluchthavens van kracht ¹⁾. Op grond van die wijziging is artikel 6.12, 3^e lid onder c opgenomen. Na die wijziging zijn bomen en struiken ook toegestaan, tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport na een verzoek van exploitant beoordeelt, dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. Nieuwe te plaatsen objecten moet minimaal worden voldaan aan de voorwaarde dat deze licht van gewicht en breekbaar zijn uitgevoerd.

Artikel 6.13 Gebieden met hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid

De beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid zijn weergegeven op de kaarten in bijlage V-6. Het betreft gebieden (hoogtebeperkingsvlakken), die voor een veilig gebruik van de voor de luchthaven geldende naderings- en vertrekroutes vrijgehouden moeten worden van nieuwe te hoge gebouwen en andere obstakels. Op deze manier kan worden voorkomen dat deze routes in de toekomst onbruikbaar worden.

De grondslag voor het vaststellen van deze obstakelvlakken wordt gevormd door artikel 9 (onderdeel f) van het Besluit burgerluchthavens. De ruimtelijke regels zijn opgenomen in artikel 14 van dit Besluit. De wijze waarop deze obstakelvlakken moeten worden bepaald is vastgelegd in artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens. In deze regeling wordt op een aantal punten verwezen naar hoofdstuk 4 van deel I (Aerodromes Design and Operations) van bijlage 14 bij het ICAO-verdrag.

Voor de Luchthaven Twente zijn instrument naderings- en vertrekprocedures ontworpen. Voor de baan 05 en 23 zijn deze gebaseerd op geleiding door satellietnavigatiesystemen. Voor het obstakelbeheer buiten het luchthavengebied zijn onderstaande obstakelvlakken relevant:

Obstakel Limitatie vlakken (zie ook bijlage V-6A)

- A1 Het binnenste horizontale vlak (Inner Horizontal Surface (IHS) – op 45m hoogte boven het referentiepunt en met een straal van 4 km vanaf de verharde baan - voor de bescherming van het luchtruim voor het visueel manoeuvreren van naderend verkeer, alvorens te landen;
- A2 Het buitenste horizontale vlak (Outer Horizontal Surface (OHS) – op 150m hoogte boven het referentiepunt en met een straal van 15 km vanaf de verharde baan- voor de bescherming van het luchtruim om de luchthaven te kunnen aanvliegen;
- A3 Het conische vlak als verbinding tussen IHS en OHS (Conical Surface) van 45m met een hellingshoek van 5% oplopend tot 150 m hoogte en met een straal van 4 tot 6,1km).

Het referentiepunt voor bepaling van bovenstaande IHS en OHS heeft een hoogte van 30,05 m +NAP.

Obstakelvlakken voor naderings- en vertrekroutes (zie ook bijlagen V-6B)

- B1 Het naderingsvlak (Approach Surface) – in het verlengde van de verharde baan en met een hellingshoek van 2% tot 3.000m, begint 60 meter vanaf de drempel en met een breedte van 300 meter en divergeert met 15%, vervolgens met een helling van 2,5% tot 6.600m en van 6.600m tot 15.000m is er sprake van het horizontale deel van de Approach Surface – voor de bescherming van luchtruim voor landend verkeer;
- B2 Overgangsvlak (Transitional Surface) – aan weerszijden van de verharde baan en met een hellingshoek van 14.3 % vanaf 150 meter uit het midden van de baan en tot 60 meter voorbij de baandrempels - voor de bescherming van luchtruim aan weerszijden van de baan c.q. voor het opvangen van laterale afwijkingen van landend verkeer;
- B3 Start- en klimvlak (Take-off climb Surface) – in het verlengde van de verharde baan en met een hellingshoek van 2%, begint 60 meter vanaf de drempel met een breedte van 180 meter en divergeert met 12,5% tot 1.200 m breedte en een maximumlengte van 15.000 meter - voor de bescherming van luchtruim voor opstijgend verkeer.

¹⁾ Wijziging van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Toezicht Luchtvaart, Staatsblad nr. 120, d.d. 16 maart 2016

Het oprichten van obstakels in de vorm van bomen of struiken valt niet onder het vereiste van een omgevingsvergunning. De tot 1 juli 2016 geldende regels leiden ertoe, dat als gevolg van dit luchthavenbesluit een aantal bomen zou moeten worden gekapt of getopt. Omdat dergelijke maatregelen niet altijd bijdragen aan het waarborgen van de vliegveiligheid is per 1 juli 2016 een wijziging van het Besluit burgerluchthavens van kracht geworden.

Op grond van die wijziging is in artikel 6.13 een 4^e lid, onderdeel c opgenomen dat aangeeft dat *bestaande* doorsnijdingen van bovengenoemde vlakken onder A en B kunnen worden toegestaan. Bestaande doorsnijdingen in de vorm van bomen of struiken zijn toegestaan, tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft beoordeeld, dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid en leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

Naast bovenstaande obstakelvlakken gelden ook voor de onverharde baan (05z-23z) op grond van de artikelen 29 en 30 van de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT) de verplichting om een zone de baan obstakelvrij te houden. Deze obstakelvlakken vallen echter binnen bovengenoemde obstakelvlakken of zijn daaraan gelijk en kunnen daarom achterwege blijven.

Dit artikel leidt ertoe, dat gemeenten voor deze gebieden in hun omgevingsplannen bovenstaande obstakelvlakken hoogtebeperkingen moeten opnemen, op grond waarvan het oprichten of verhogen van obstakels kan worden tegengegaan.

Voor reeds aanwezige obstakels geldt, dat deze alleen kunnen blijven staan, indien vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend. Nieuwe obstakels, die door hoogtebeperkingsvlakken heen steken, zijn alleen toelaatbaar, indien hiervoor een omgevingsvergunning is verleend. Alvorens een dergelijk omgevingsvergunning te verlenen, dient het bevoegde gezag een verklaring van geen bezwaar aan te vragen bij Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten verstrekken deze verklaring van geen bezwaar pas, nadat de Inspectie Leefomgeving en Transport namens de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik luchtruim hebben afgegeven (Wet luchtvaart, art. 8.49, 2e lid).

Artikel 6.14 Beperkingengebied vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik

Het beperkingengebied in verband met vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik is weergegeven op kaartbijlage V-8.

De grondslag voor dit beperkingengebied wordt gevormd door artikel 9 (onderdeel h) en 16 van het Besluit burgerluchthavens. Op grond daarvan is in dit besluit een beperkingengebied vastgesteld van 6 kilometer rondom de verharde start- en landingsbaan, waarin nieuwe gevallen van gebruik of bestemming die een sterke vogelaantrekkende werking hebben worden verboden. Aanvaringen tussen luchtvaartuigen en vogels vormen immers een reëel gevaar voor de luchtvaart. Dit geldt met name in de buurt van luchthavens die worden gebruikt door snelle luchtvaartuigen, zoals straalvliegtuigen. Vogels hebben bij dit soort vliegtuigen weinig tijd om uit te wijken. Het vogelaanvaringsgevaar wordt daarbij versterkt door de aanwezigheid van gebieden met een sterke vogelconcentratie in de nabijheid van de luchthaven. Van de in artikel 16 Bbl opgenomen vormen van grondgebruik en bestemmingen, zoals bijvoorbeeld viskwekerijen met extramurale bassins, kan in redelijkheid worden aangenomen dat deze – door te dienen als locatie met voedselaanbod, rustplaats of slaapplek – grote vogelconcentraties kunnen aantrekken. Het toevoegen van zaken of activiteiten, die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben, kan de situatie op en rond de luchthaven verslechteren.

Omdat een verbod op nieuwe bestemming of gebruik met een mogelijkere wijs vogel-aantrekkende werking te strikt is, is in het Besluit burgerluchthavens aangegeven dat een uitzondering op deze regel mogelijk is. Uit een studie naar de vogelaantrekkende werking van de nieuwe bestemming of grondgebruik moet dan blijken, dat deze 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 1^e 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.

Een reeds bestaand gebruik of een bestemming binnen de in het 2^e lid genoemde categorieën is wel toegestaan indien dit gebruik of die bestemming rechtmatig is op het moment van inwerkingtreding van dit luchthavenbesluit.

In de Regeling burgerluchthavens kunnen nadere regels worden gesteld over de wijze waarop een studie naar vogelaantrekkende werking moet worden uitgevoerd.

Artikel 6.15 Laserstraalvrije gebied

Het gebruik van lasers kan van invloed zijn op de luchtvaartveiligheid. De hiervan afkomstige lichtbundel kan afleidend, misleidend, hinderlijk of verstorend zijn. In het geval dat de vliegers in (oog)contact komen met de lichtbundel kan dit leiden tot een schrikreactie, tijdelijke verblinding en in uitzonderlijke gevallen zelfs blindheid. Met name in de buurt van luchthavens is het effect van laserlicht het grootst aangezien de vliegtuigen daar relatief laag vliegen en als gevolg daarvan dicht bij de lichtbron zijn. Het risico is het grootst tijdens de nadering. Hierbij bevindt het vliegtuig zich in een van de meest kritieke fasen van de vlucht. Tijdens deze vluchtfase wordt door vliegers naar buiten gekeken voor visuele referentie. Wanneer de bemanning hierbij wordt afgeleid, gehinderd of zelfs verblind kan dit de veiligheid sterk beïnvloeden. In uitzonderlijke situaties kan dit leiden tot luchtvaartongevallen. Om het risico van lasers op de luchtvaartveiligheid te beperken, wordt, gelet op artikel 9, onderdeel i, van het Besluit burgerluchthavens, een laserstraalvrij gebied vastgesteld rondom de luchthaven. In dit gebied is het gebruik van vaste laserinstallaties, die een verstorend effect kunnen hebben op de vliegveiligheid, verboden. Het laserstraalvrije gebied is bepaald overeenkomstig het bepaalde in artikel 10 van de Regeling burgerluchthavens. Een reeds bestaand gebruik of een bestemming, overeenkomstig het 3^e lid, is wel toegestaan indien het gebruik of die bestemming rechtmatig is op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit.

Wanneer iemand binnen dit gebied van plan is om een lasershow of lichtshow te organiseren of lichten te plaatsen welke in het luchtruim schijnen, dient hij of zij dit voornemen ter toetsing voor te leggen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT). Dit betreft zowel tijdelijke als permanente opstellingen. Op grond van deze toetsing kan ILenT besluiten niet in te stemmen met de lichtopstelling of kan zij voorwaarden stellen en/of beperkingen opleggen. Wanneer ILenT instemt met de lichtopstelling zal dit ook bekend worden gemaakt door middel van een luchtvaartpublicatie ²⁾.

²⁾ Ministerie van Infrastructuur & Milieu, Informatiebulletin lasers en lichten met hoge intensiteit in relatie tot luchtvaart, d.d.10 juli 2012.



Verharde baan; in de voorgrond de Runway Safety End Area