Van: Frank Menger

Onderwerp: Luchthavenbesluit GAE en helikopter UMCG
Datum: zondag 6 september 2020 13:04:38
Bijlagen: wijziging-van-het-besluit-burgerluchthavens-i-v-m-helikopterluchthavens-op-en-nabij-ziekenhuizen-en-i-v-m-onbemande-luchtvaartuigen.pdf
besluit-tot-wijziging-van-het-besluit-burgerluchthavens.pdf

Geachte leden van de Staten,

Graag wijs ik u op recente kamerstukken over het luchthavenbesluit met betrekking tot luchthavens met een medische helikopter op haar terrein.

Hoop dat deze stukken u verder helpen.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/151929

Bijlage

1

Datum 27 augustus 2020
Betreft Besluit tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u aan het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens in verband met ruimtelijke beperkingen rondom helikopterluchthavens op en nabij ziekenhuizen en in verband met luchthavens die uitsluitend voor onbemande luchtvaartuigen zijn. Voor de inhoud van het ontwerpbesluit verwijs ik u naar de ontwerpnota van toelichting.

De voorlegging geschiedt in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure, zoals bedoeld in de artikelen 8.1a, derde lid, en 8.47, vierde lid van de Wet luchtvaart, en biedt uw Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerpbesluit voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State zal worden voorgelegd en vervolgens zal worden vastgesteld.

Op grond van de aangehaalde bepalingen geschiedt de voordracht aan de Koning ter verkrijging van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het ontwerpbesluit niet eerder dan vier weken nadat het ontwerpbesluit aan beide Kamers der Staten-Generaal is overgelegd.

Een gelijkluidende brief heb ik gezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

WIJ WILLEM-ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens in verband met ruimtelijke beperkingen rondom helikopterluchthavens op en nabij ziekenhuizen en in verband met luchthavens die worden gebruikt voor onbemande luchtvaartuigen

Op de voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK-2019/225274, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 8.1a, derde lid, 8.44, vierde lid, en 8.47, derde lid, van de Wet luchtvaart;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

In de alfabetische rangschikking van artikel 1, eerste lid, wordt een begripsomschrijving ingevoegd, luidende:

onbemand luchtvaartuig: onbemand luchtvaartuig als bedoeld in artikel 3 van de basisverordening;

B

In artikel 5, tweede lid wordt, onder verlettering van onderdeel d naar onderdeel e, een onderdeel ingevoegd, luidende:

d. een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt voor onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt;

C

Aan artikel 10 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Het eerste lid is niet van toepassing op een gebouw met een gezondheidszorgfunctie of een gebouw met een nevenfunctie van die gezondheidszorgfunctie, indien op of nabij dat gebouw een luchthaven is gelegen die uitsluitend wordt gebruikt voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening.

D

Aan artikel 11 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

5. Het eerste en derde lid zijn niet van toepassing op een gebouw met een gezondheidszorgfunctie of een gebouw met een nevenfunctie van die gezondheidszorgfunctie, indien op of nabij dat gebouw een luchthaven is gelegen die uitsluitend wordt gebruikt voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening.

E

Aan artikel 12 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op een gebouw met een gezondheidszorgfunctie of een gebouw met een nevenfunctie van die gezondheidszorgfunctie, indien op of nabij dat gebouw een luchthaven is gelegen die uitsluitend wordt gebruikt voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

1.1 Inleiding

Dit besluit voorziet in een wijziging van het op de Wet luchtvaart gebaseerde Besluit burgerluchthavens (hierna: BBL). Het BBL bevat onder meer regels omtrent de vaststelling van beperkingengebieden rond luchthavens – uitgezonderd de luchthaven Schiphol en militaire luchthavens – en de ruimtelijke beperkingen die daarbinnen gelden in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het gebruik van de luchthaven. Deze wijziging van het BBL is tweeledig. Ten eerste houdt deze wijziging van het BBL in dat indien op het dak of naast/nabij het ziekenhuis een helihaven ten behoeve van spoedeisende hulpverlening is ingericht, die ruimtelijke beperkingen niet van toepassing zijn op dat ziekenhuis zelf en de op het terrein gelegen bijgebouwen die ten dienste staan van het ziekenhuis. Ten tweede maakt deze wijziging het mogelijk om bij luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt, te kunnen volstaan met een luchthavenregeling.

1.2 Aanleiding tot wijziging van de artikelen 10, 11 en 12 BBL

Met ingang van 1 november 2009 is de wijziging van de Wet luchtvaart betreffende Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (hierna: RBML, Stb. 2008, 561) in werking getreden. Met de RBML zijn de bevoegdheden op het gebied van de ruimtelijke ordening met betrekking tot burgerluchthavens (met uitzondering van de in de wet genoemde luchthavens van nationale betekenis) gedecentraliseerd naar de provincies.

Op grond van artikel 8.1a, derde lid, van de Wet luchtvaart moet voor iedere luchthaven een luchthavenbesluit of luchthavenregeling worden vastgesteld. Voor de luchthavens van regionale betekenis, waaronder helihavens, moet dat door de desbetreffende provincies worden gedaan. In artikel 5 van het BBL is bepaald dat een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld indien een contour van het plaatsgebonden risico van 10^{-6} of een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} buiten het luchthavengebied valt. Verschil tussen een luchthavenbesluit en een luchthavenregeling is met name dat in een luchthavenbesluit de ruimtelijke beperkingen rondom de luchthaven als gevolg van het gebruik moeten worden meegenomen en in een luchthavenregeling niet (omdat de contouren hiervan per definitie binnen het luchthavengebied zelf vallen).

Bij de voorbereiding van het BBL in 2009 is ervan uitgegaan dat voor helihavens – gelet op het meestal geringe aantal vliegbewegingen met helikopters – altijd met een luchthavenregeling zou kunnen worden volstaan. In de praktijk blijkt dat toch niet altijd het geval te zijn. Door het aantal vliegbewegingen in combinatie met het per definitie beperkte luchthavengebied van een helihaven is in een aantal gevallen toch een luchthavenbesluit nodig. De in het BBL opgenomen ruimtelijke beperkingen leveren over het algemeen geen problemen op, maar dat is wel het geval bij een helihaven op of nabij een ziekenhuis. Vanwege de gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012 valt een ziekenhuis inclusief de op het terrein van het ziekenhuis gelegen bijgebouwen die ten dienste staan van het ziekenhuis, onder de in artikel 1 van het BBL opgenomen definitie van geluidsgevoelig en kwetsbaar gebouw. Op grond van

artikel 10 van het BBL worden kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken binnen een 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour en op grond van artikel 12 van het BBL worden binnen een contour van 70 dB(A) L_{den} geluidsgevoelige gebouwen aan hun bestemming onttrokken. Probleem is derhalve dat het ziekenhuis zelf onder deze ruimtelijke beperkingen komt te vallen als de helihaven is gesitueerd op het dak van het ziekenhuis of naast het ziekenhuis. Het ziekenhuis zou dan (op termijn) niet langer op die plek kunnen blijven. Dat is uiteraard niet de bedoeling. Het hiervoor geschetste probleem doet zich op dit moment voor bij verschillende helihavens van ziekenhuizen, onder meer het VUmc in Amsterdam, het UMCG in Groningen, het Erasmus MC in Rotterdam, het ETZ in Tilburg en het MC Leeuwarden. Voor deze helihavens geldt nu nog het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (BIGNAL-besluit) onder de Luchtvaarwet op grond van overgangsrecht uit RBML. In plaats daarvan dient nu een luchthavenbesluit te worden voorbereid, maar om de hiervoor aangegeven reden (d.w.z. dat deze ziekenhuizen dan aan hun bestemming zouden moeten worden onttrokken o.g.v. de huidige regelgeving) kan dat niet zolang deze ruimtelijke beperking niet wordt aangepast.

1.3 Aanleiding tot wijziging van artikel 5, tweede lid, BBL

De ontwikkeling van drones (onbemande luchtvaartuigen) neemt een grote vlucht en daar spelen drone-ontwikkelaars, fabrikanten, kennis- en onderzoeksinstellingen en universiteiten op in. De Nederlandse industrie heeft een grote ambitie om op het gebied van onbemand vervoer, inclusief drones, een leidende rol te spelen. Ook het particuliere gebruik van drones (modelluchtvaartuigen) zit in de lift. Om de innovatie op het gebied van drones te stimuleren, is de gelegenheid om te testen en experimenteren een essentiële randvoorwaarde. Testlocaties kunnen de gelegenheid bieden voor het uitvoeren van testen en experimenten binnen een afgebakend gebied. Op deze manier kunnen drone-ontwikkelaars op een laagdrempelige manier nieuwe toepassingen testen en voor innovatie zorgen.

Een terrein dat geheel of gedeeltelijk bestemd is voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen is een luchthaven (artikel 1.1 van de Wet luchtvaart). Wanneer een terrein gebruikt wordt voor onbemande luchtvaartuigen, dan is dit terrein ook een luchthaven. Gebruik van een terrein voor het opstijgen en landen van onbemande luchtvaartuigen zal zich in de praktijk met name voordoen indien sprake is van gebruik als testlocatie. In andere gevallen is er niet per se een noodzaak om op te stijgen of te landen van of op een luchthaven, in ieder geval niet indien het onbemande luchtvaartuigen betreft waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt. Het verbod om op te stijgen of te landen anders dan van of op een luchthaven, geldt immers op grond van artikel 20, aanhef en onder a, van het BBL niet voor deze onbemande luchtvaartuigen.
Op grond van de Wet luchtvaart is het verboden een luchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt. Vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist indien buiten het luchthavengebied het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven (artikel 8.1a, derde lid, van de Wet luchtvaart). Een exploitant zal bij de aanvraag onderzoeken ter onderbouwing dienen aan te leveren waaruit blijkt of een luchthavenbesluit al dan niet is vereist. Op grond van het huidige BBL moet door de Provinciale Staten per aanvraag worden beoordeeld of kan worden volstaan met een

luchthavenregeling, of dat, gelet op het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting, een luchthavenbesluit noodzakelijk is. Uit onderzoek van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) is echter gebleken dat wanneer een luchthaven uitsluitend gebruikt wordt voor vluchten met onbemande luchtvaartuigen, het externe veiligheidsrisico en de geluidsbelasting niet zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling rond de luchthaven.[1] Er kan dus met een luchthavenregeling worden volstaan. Dit maakt het eenvoudiger om een voor onbemande luchtvaartuigen bestemde luchthaven te starten en stimuleert zo onder andere het testen van en experimenteren met drones tot 25 kilogram.

Met deze wijziging wordt in het Besluit burgerluchthavens naast de al gebruikte begrippen op afstand bestuurd luchtvaartuig' (hierna: RPA'S) en 'modelluchtvaartuig' het overkoepelende begrip 'onbemand luchtvaartuig' geïntroduceerd. Onder dit begrip vallen alle onbemande luchtvaartuigen, zowel recreatief, beroepsmatig als onbemande luchtvaartuigen die niet op afstand bestuurd worden, maar autonoom kunnen vliegen. Voor wat betreft de definiëring wordt aangesloten bij de definitie van 'onbemand luchtvaartuig' zoals opgenomen in artikel 3 van de basisverordening.[2] In de nieuwe basisverordening is de competentie van de Europese Unie uitgebreid naar alle onbemande luchtvaartuigen. Besloten is daarom om de voorgenomen wijziging van het BBL daarmee in lijn met de Europese regelgeving te laten gelden voor al deze onbemande luchtvaartuigen en dus niet enkel voor RPA's of modelluchtvaartuigen.

In de overige bepalingen in het BBL met betrekking tot modelluchtvaartuigen en RPA's gaat het om de mogelijkheden om te starten en landen buiten luchthavens. Voor deze bepalingen is het voor nu nog steeds wenselijk om een onderscheid te maken tussen RPA's en modelluchtvaartuigen. Om deze reden worden de reeds opgenomen begrippen dan ook nu niet aangepast.

1.4 Wijziging artikelen 10, 11 en 12 BBL in verband met helihavens op of nabij ziekenhuisdaken

Deze wijziging van het BBL houdt in dat de beperkingen (onttrekking aan de bestemming en verbod op nieuwbouw) opgenomen in de artikelen 10, eerste lid, 11, eerste lid en derde lid, en 12, eerste en tweede lid, van het BBL, niet van toepassing zijn op een kwetsbaar respectievelijk geluidsgevoelig gebouw met een gezondheidszorgfunctie met een helihaven. Door de wijziging van het BBL kan voor de betreffende helihavens van de ziekenhuizen een luchthavenbesluit worden vastgesteld.

Een ziekenhuis is een gebouw met een gezondheidszorgfunctie. Een ziekenhuis(terrein) bestaat in de praktijk vaak niet alleen uit één gebouw van het ziekenhuis zelf. Er kunnen ook andere gebouwen met een gezondheidszorgfunctie op het terrein staan. Het komt

---

[1] Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, "Milieu-effecten van testfaciliteiten van drones", (NLR-CR-2017-180), juli 2017. (Vindplaats: https://www.internetconsultatie.nl/testlocatiedrones).

[2] Verordening (EU) nr. 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212).

verder regelmatig voor dat er ook diverse bijgebouwen zijn, mogelijk ook met een andere functie, zoals bijvoorbeeld een laboratorium of woonverblijf voor verplegend personeel, die ten dienste staan van het ziekenhuis. Het betreft dan gebouwen met een nevenfunctie. Dit is volgens de definitie van het Bouwbesluit 2012 een gebruiksfunctie die ten dienste staat van een andere gebruiksfunctie. Het laboratorium betreft dan bijvoorbeeld een industriefunctie die tevens nevenfunctie van de gezondheidszorgfunctie is. Dit geldt ook voor de tot het ziekenhuis behorende winkelfuncties, bijeenkomstfuncties (kerkzaal, vergaderruimte), kantoorfuncties, onderwijsfuncties en woonfuncties (bijv. woonverblijf verplegend personeel). Het is van belang dat ook dit gebruik mogelijk blijft. De uitzondering is dan ook van toepassing op deze gebouwen met een nevenfunctie die ten dienste van het ziekenhuis staan.

De wijziging van de artikelen 10, 11 en 12 van het BBL heeft enkel betrekking op luchthavens die worden gebruikt voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening. Het gaat dan bijvoorbeeld om traumavluchten, donorvluchten, het vervoer van het medisch team en SAR-vluchten (Search and Rescue). Daarnaast zullen er af en toe ook vluchten plaats vinden die verband houden met training van de piloot, noodzakelijk onderhoud of reparaties en tanken. Deze vluchten zijn immers ook noodzakelijk om vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening te kunnen uitvoeren vanaf deze locaties.

1.5 Wijziging artikel 5, tweede lid van het BBL in verband met luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt

De Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur te bepalen dat voor daarbij te omschrijven luchthavens in elk geval kan worden volstaan met de vaststelling van een luchthavenregeling (artikel 8.1a, derde lid, Wet luchtvaart). Door luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor onbemande luchtvaartuigen toe te voegen aan de opsomming in artikel 5, tweede lid, van het BBL, wordt gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Hiermee kan te allen tijde worden volstaan met een luchthavenregeling bij een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt voor onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt. Dit levert voor de aanvrager van een luchthavenregeling (meestal de exploitant) een besparing van de administratieve lasten op, omdat deze niet meer hoeft aan te tonen dat een luchthavenbesluit niet vereist is.

Gekozen is om deze bepaling enkel te laten gelden voor luchthavens waar wordt gevlogen met onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt. Onbemande luchtvaartuigen tot 25 kg beschikken namelijk over een elektromotor en produceren om die reden minder geluid dan onbemande luchtvaartuigen met een verbrandingsmotor. Hierdoor zal, gelet op het eerder aangehaalde rapport van de NLR, de geluidsbelasting niet zodanig zijn dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling rond de luchthaven.

De voorgenomen wijziging betekent niet dat het niet langer mogelijk is een luchthaven in bedrijf te hebben waar wordt gevlogen met onbemande luchtvaartuigen zwaarder dan 25 kilogram. In een dergelijk geval zullen Provinciale Staten, zoals ook nu het geval is, per aanvraag moeten beoordelen of kan worden volstaan met een luchthavenregeling, of

dat, gelet op het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting, een luchthavenbesluit noodzakelijk is.

De onderhavige wijziging heeft geen gevolgen voor een luchthaven waar naast onbemande luchtvaartuigen ook andere luchtvaartuigen opstijgen en landen, waardoor mogelijk vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. Deze wijziging ziet namelijk enkel op luchthavens die uitsluitend worden gebruikt door onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale massa niet meer dan 25 kg bedraagt.

1.6 Verordeningen (EU) nr. 2019/945 en (EU) nr. 2019/947

Op dit moment vindt het gebruik van terreinen als testlocaties plaats binnen de huidige wettelijke kaders, waarbij met name op basis van ontheffingen wordt gewerkt. Op 31 december 2019 zijn de gedelegeerde verordening (EU) 2019/945[3] en de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947[4] inzake onbemande luchtvaartuigen in werking getreden. Na een periode van 1 jaar, worden de verordeningen (grotendeels) per 31 december 2020 van toepassing. De verordeningen bevatten bepalingen op het gebied van luchtwaardigheid, personeel en vluchtuitvoering en zullen de nationale droneregelgeving op deze gebieden vervangen. Voor wat betreft het gebruik van luchthavens door drones wordt in de verordeningen niets geregeld. Het nationale recht blijft op dat gebied dan ook van toepassing. Wel wordt in het kader van de Europese verordeningen nader bekeken op welke wijze testlocaties in de toekomst gebruikt kunnen worden.

2. Uitvoering en handhaving

Met de wijziging van de artikelen 10, 11 en 12 van het BBL worden de onbedoelde gevolgen van het in 2009 vastgestelde BBL weggenomen. Er is geen sprake van wijzigingen in de uitvoering van het BBL of de handhaving ervan. Ook ten aanzien van de uitvoering en de handhaving van nog vast te stellen luchthavenbesluiten vindt geen wijziging plaats. Verwezen wordt daarom naar par. 3.5.3 en 4.4 van de memorie van toelichting bij de RBML (*Kamerstukken II*, 2005-06, 30452, nr. 3) en par. 1 van de nota van toelichting bij het BBL (Stb. 2009, 412) waarin uitleg is gegeven over provinciale bevoegdheden in relatie tot de uitvoering en handhaving van luchthavenbesluiten voor luchthavens van regionale betekenis. De wijziging van artikel 5, tweede lid, van het BBL brengt met zich mee dat door Provinciale Staten met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen niet meer hoeft te worden beoordeeld of kan worden volstaan met een luchthavenregeling, of dat, gelet op het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting, een luchthavenbesluit noodzakelijk is. Dit vereenvoudigt de uitvoering van het BBL.

3. Consultatie

De wijziging van de artikelen 10, 11 en 12 van het BBL vindt mede plaats op verzoek van de betrokken provincies in verband met de voorbereiding van de luchthavenbesluiten voor de betreffende ziekenhuizen met helihavens. Aan het Interprovinciaal Overleg (hierna: IPO) is een ontwerp van dit wijzigingsbesluit

[3] Gedelegeerde verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PbEU 2019, L 152).
[4] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

toegezonden voor commentaar. Het IPO heeft aangegeven in te stemmen met het voorstel en dat er met deze wijziging een belemmering wordt weggenomen om luchthavenbesluiten voor helihavens op en nabij ziekenhuisdaken vast te stellen. Daarbij heeft het IPO nog wel enkele aandachtspunten meegegeven. In eerste instantie leek het probleem uitsluitend te gaan om helihavens die op het dak van het ziekenhuis gevestigd zijn. Uit de consultatie bleek echter dat in sommige gevallen de landplaats van de helikopter ook naast het ziekenhuis gevestigd kan zijn. Het onderhavige besluit is daarop aangepast. Verder waren er opmerkingen naar aanleiding van de consultatie over de begrippen spoedeisende hulpverlening en de uitzondering voor de bijgebouwen van het ziekenhuis. Dit is naar aanleiding van dit commentaar verder verduidelijkt in de toelichting.

Ook voor wat betreft de wijziging van artikel 5, tweede lid, van het BBL is het IPO geconsulteerd. Het IPO heeft aangegeven dat zij zich ook kunnen vinden in de onderhavige wijziging.

4. Internetconsultatie en regeldruk

Een ontwerp van dit wijzigingsbesluit, met uitzondering van de bepaling die is neergelegd in artikel I, onderdeel A, is niet aangeboden voor openbare internetconsultatie. Reden hiervoor is dat de onderhavige wijziging regelgeving betreft zonder noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen. De betreffende helihavens zijn reeds gevestigd en operationeel op de betreffende ziekenhuizen. Er wordt geen verandering gebracht in rechten en verplichtingen, administratieve lasten/regeldruk of uitvoeringslasten. Het betreft immers het regelen van een uitzondering op de beperking die aan het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer is gesteld. Op grond van de Wet luchtvaart moet voor de betreffende helihavens een luchthavenbesluit worden vastgesteld. Dat is alleen mogelijk na inwerkingtreding van de hier bedoelde regelgeving omdat de betreffende ziekenhuizen zonder deze regelgeving aan hun bestemming zouden moeten worden onttrokken. Het onderdeel van dit wijzigingsbesluit dat betrekking heeft op luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor onbemande luchtvaartuigen (artikel I, onderdeel A), is eerder als onderdeel van het Besluit testlocaties drones aangeboden voor openbare internetconsultatie.[5] Het IPO heeft in haar reactie op deze consultatie een opmerking gemaakt over het feit dat zij niet eerder in het proces bij de voorgenomen wijziging betrokken is geweest. Daarnaast heeft het IPO-bezwaar gemaakt tegen het feit dat het toenmalige besluit het voor drones tot 150 kilogram mogelijk maakte om te kunnen volstaan met een luchthavenregeling. Dit commentaar is aanleiding geweest om voor wat betreft de wijziging van artikel 5, tweede lid, BBL, in overleg te treden met het IPO en om een gewichtsgrens op te nemen van 25 kilogram. Het IPO heeft aangegeven zich te kunnen vinden in het onderhavige wijzigingsbesluit.

Gelet op het voorgaande zal een nieuwe internetconsultatie niet in betekenende mate kunnen leiden tot aanpassing van het ontwerpbesluit.

[5] Het Besluit testlocatie drones is van 26-09-2017 tot 24-10-2017 aangeboden voor openbare internetconsultatie (zie: https://www.internetconsultatie.nl/testlocatiedrones).

Een ontwerp van dit wijzigingsbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). ATR deelt de analyse dat er geen gevolgen zijn voor de regeldruk en heeft om die reden geen formeel advies uitgebracht.

5. Voorhang

Een ontwerp van deze wijziging van het BBL is om gevolg te geven aan de artikelen 8.1a, derde lid, en 8.47, vierde lid, van de Wet luchtvaart, aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden in verband met voorhang.

6. Inwerkingtreding en vaste verandermomenten

Met de inwerkingtreding van deze wijziging van het BBL wordt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onderdeel a van de Aanwijzingen voor de Regelgeving (Ar) afgeweken van de Vaste Verandermomenten (hierna: VVM). Hiertoe is besloten omdat, zoals uiteengezet in §1.2, de direct belanghebbende partijen baat hebben bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van het onderhavige besluit. Wanneer inwerkingtreding pas op het eerstvolgende vaste verandermoment plaatsvindt, dan zou dit aanmerkelijke onwenselijke effecten hebben.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga