

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 31 oktober 2017

Onderwerp: Wijziging Luchthavenregeling Middenmeer

Kenmerk: 944431

Bijlagen:

- Ontwerpbesluit (gewijzigde luchthavenregeling met toelichting en bijlage)
- Nota van Beantwoording

1. Inleiding

Op 4 februari 2013 hebben Provinciale Staten voor luchthaven Middenmeer een luchthavenregeling vastgesteld (Provinciaal Blad 2013/1). Op 14 april 2016 heeft de Vliegclub Wieringermeer, exploitant en houder van de luchthavenregeling, een verzoek ingediend om een aantal wijzigen aan te brengen in de huidige luchthavenregeling. GS hebben op 9 mei jl. ingestemd met de gewijzigde ontwerp-luchthavenregeling. De ontwerp-luchthavenregeling is vanaf 17 mei jl. gedurende zes weken ter inzage gelegd. Er zijn twee zienswijzen ingediend op de ontwerp-luchthavenregeling. Eén zienswijze gaf aanleiding tot een zeer kleine wijziging in de ontwerp-luchthavenregeling. Het betreft de wijziging van de exploitant van de luchthaven, vastgelegd in artikel 2. De andere zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen. Zie verder de bijgevoegde Nota van Beantwoording.

Uw Staten zijn op grond van de artikelen 8.43 en 8.64 Wet luchtvaart bevoegd tot het bij verordening vaststellen van een luchthavenbesluit of -regeling. Hieronder valt ook de vaststelling van een wijziging van een dergelijk besluit of regeling.

2. Inhoud wijziging

De kern van de wijziging waar de vliegclub Wieringermeer, exploitant en houder van de Luchthavenregeling, om heeft verzocht is het verzoek twee nieuwe categorieën lichte vliegtuigen te kunnen accommoderen op het vliegveld.

In de huidige situatie zijn alleen *micro light aircrafts* (MLA) toegestaan, dit zijn vliegtuigen met een maximum startgewicht van 450 kg.

Sinds enige tijd zijn in Europese en nationale wet- en regelgeving twee nieuwe categorieën lichte vliegtuigen geïntroduceerd, de *light sports aircrafts* (LSA) en de *very light aircrafts* (VLA). Deze toestellen zijn vergelijkbaar met de MLA-toestellen voor wat betreft de omvang en het motorvermogen, maar zijn zwaarder in maximum startgewicht: de LSA's hebben een maximum startgewicht van 600 kg en de VLA's een maximum startgewicht van 750 kg.

De gevraagde wijziging houdt in:

- Een vermindering van het totaal aantal toegestane vluchten op jaarbasis van 15.000 naar maximaal 14.750;
- Van de 14.750 beschikbare vluchten worden er 2.750 gereserveerd voor de categorie LSA- of VLA-toestellen.

De aanvrager heeft de effecten van de wijziging inzichtelijk laten maken door de geluids- en

externe veiligheidscontouren te laten berekenen voor de categorieën LSA- en VLA-vluchten. Uit te doorrekening bleek dat de externe veiligheidscontour gedeeltelijk buiten het bestaande luchthavengebied valt. Naar aanleiding hiervan heeft de aanvrager gekozen voor een uitbreiding van het luchthavengebied. Er is een pachtovereenkomst gesloten met de eigenaar van dit perceel. Hiermee kan de externe veiligheidscontour binnen het luchthavengebied worden opgevangen. Dit is een voorwaarde om te kunnen volstaan met een Luchthavenregeling (in plaats van een Luchthavenbesluit).

Planologisch regime

In de provinciale beleidsnota regionale luchthavens staat dat het ongewenst is dat een luchthavenregeling wordt afgegeven als het bestemmingsplan deze activiteit niet toestaat, en noemt het daarom zeer wenselijk dat gemeenten zo nodig het bestemmingsplan aanpassen. Het vliegveld is reeds opgenomen in het bestemmingsplan.

De gemeente Hollands Kroon heeft aangegeven geen noodzaak te zien om de bovengenoemde uitbreiding van het luchthavengebied op dit moment door te voeren in het gemeentelijk bestemmingsplan. Wel is toegezegd deze wijziging mee te nemen bij de eerstvolgende actualisatie van het bestemmingsplan (dan wel het opstellen/vaststellen van het gemeentelijk omgevingsplan).

De gevraagde uitbreiding van het luchthavengebied is naar onze mening proportioneel. Het perceel zal niet worden gebruikt voor starts of landingen of andere luchtvaartgerelateerde activiteiten. Wij zien dan ook geen bezwaar om dit perceel aan het luchthavengebied toe te voegen.

Conclusie

De wijziging van de luchthavenregeling ziet op 1) het toestaan van twee nieuwe categorieën lichte vliegtuigen en 2) een aanpassing van het luchthavengebied, waardoor de geluids- en externe veiligheidscontouren voor lichte vliegtuigen binnen het luchthavengebied blijven. Voor het overige blijft de luchthavenregeling ongewijzigd. Wij achten daarmee de activiteiten verantwoord vanuit het oogpunt van de bescherming van de leefomgeving (milieugebruiksruimte).

Het betreft een voortzetting van een bestaande activiteit (recreatieve functie). De wijziging van de luchthavenregeling is in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving en met het bepaalde in de provinciale beleidsnota regionale luchthavens.

3. Communicatie en juridische consequenties

Na vaststelling door uw Staten wordt een verklaring veilig gebruik luchtruim aangevraagd bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Na ontvangst van de verklaring veilig gebruik luchtruim treedt de luchthavenregeling in werking en wordt de luchthavenregeling gepubliceerd. Vanaf het moment van publicatie van de luchthavenregeling is er gedurende zes weken nog de mogelijkheid om beroep aan te tekenen tegen het besluit. Deze mogelijkheid staat uitsluitend open voor degenen die een zienswijze hebben ingediend en een belanghebbende die kan aantonen dat hij/zij niet in staat is geweest een zienswijze kenbaar te maken. Na afloop van de beroepstermijn is de luchthavenregeling onherroepelijk.

GS voortaan bevoegd

De Wet luchtvaart is sinds 30 augustus 2017 gewijzigd (Verzamelwet IenM 2017). Door deze wijziging zijn voortaan GS bevoegd tot het vaststellen of wijzigen van luchthavenregelingen zoals onderhavige regeling. Dit is een procedurele lastenverlichting voor de provincie. Het overgangsrecht bij deze wetswijziging regelt dat al lopende procedures zoals deze inzake Luchthavenregeling Middenmeer, nog op basis van de oude bevoegdheidsverdeling (PS) worden afgewikkeld.

4. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 78

Provinciale Staten van Noord-Holland,

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 31 oktober 2017, met kenmerk 944431/1003605;

gelet op de Wet luchtvaart, de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (de RBML), het Besluit burgerluchthavens, de Regeling burgerluchthavens,

Besluiten vast te stellen:

Luchthavenregeling Middenmeer

Artikel I

De Luchthavenregeling MLA Middenmeer wordt als volgt gewijzigd:

- Aan artikel 1 wordt toegevoegd: a. EASA: European Aviation Safety Agency
- Van artikel 1 worden de leden a tot en met d vernummerd naar b tot en met e
- Van artikel 1, lid e wordt de definitie vervangen door: Lichte vliegtuigen: tot een MTOW van 890 kg zoals vermeld in de Regeling veilig gebruik luchthaven en andere terreinen (hierna: Rvglt) en wordt dit lid vernummerd van e naar f
- Van artikel 1 worden de leden f tot en met k vernummerd naar g tot en met l
- In artikel 2, wordt “Vliegclub Wieringermeer” vervangen door “de heer J. van der Beek”
- In artikel 5, lid 1 wordt “MLA-vluchten” vervangen door “vluchten met lichte vliegtuigen”
- In artikel 5, lid 2 wordt “15.000” vervangen door “14.750” en achter “14.750” toegevoegd, “waarbij deze als volgt zijn verdeeld: 12.000 vliegtuigbewegingen (vtb’s) voor MLA-vluchten en 2.750 vluchten voor Light Sports Aircrafts (LSA) of Very Light Aircrafts (VLA)
- In artikel 7, lid 3 wordt “MLA-vluchten” vervangen door “van vluchten met lichte vliegtuigen”
- In artikel 9 wordt “MLA” verwijderd
- Bijlage 1: Gebiedskaart; wordt vervangen door een actuele gebiedskaart

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het is geplaatst.

Haarlem, 18 december 2017

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter

, statengriffier

Toelichting

Aanleiding

Op 4 februari 2013 hebben PS voor deze luchthaven een luchthavenregeling vastgesteld (Provinciaal Blad 2013/1).

Op 14 april 2016 hebben wij van de Vliegclub Wieringermeer, exploitant en houder van de luchthavenregeling, een verzoek ontvangen om een aantal wijzigingen aan te brengen in de huidige luchthavenregeling. De wijzigingen betreffen:

1. Aan de luchthavenregeling de volgende definitie toe te voegen: "EASA: European Aviation Safety Agency";
2. In de artikelen 1 lid e, 5 lid 1, 7 lid 3 de afkorting "MLA" te vervangen door "lichte vliegtuigen";
3. Aan artikel 5, lid 2 "15.000" te vervangen door "14.750" en hierachter "15.000" toe te voegen: "waarbij deze als volgt zijn verdeeld: 12.000 vliegtuigbewegingen (vtb's) voor MLA-vluchten en 2.750 vtb's voor Light Sports Aircrafts (LSA) en Very Light Aircrafts (VLA)";
4. Artikel 9 aan te passen door uit de citeertitel "MLA" te verwijderen;
5. Bijlage 1: Gebiedskaart aan te passen door deze te vervangen door een actuele afbeelding van het luchthavengebied.

Wet- en regelgeving

Op grond van de Wet luchtvaart kan voor een luchthaven een luchthavenregeling of een luchthavenbesluit worden afgegeven. De wet luchtvaart stelt dat een luchthavenregeling¹ in ieder geval volstaat bij een luchthaven met uitsluitend opstijgingen met luchtballonnen, zweefstoelen en/of MLA's. MLA's (*micro light airplanes*) zijn vliegtuigen met een gewicht tot maximaal 450 kg.

De huidige luchthavenregeling MLA Middenmeer is op deze laatste bepaling gebaseerd, waardoor geen geluidcontour of risicocontour hoeft te worden berekend. Verder is gesteld dat een luchthavenregeling volstaat wanneer kan worden aangetoond dat de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour en de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour binnen het luchthavengebied blijven.

Wijziging Nederlandse regelgeving, nieuwe type toestellen: lichte vliegtuigen

Sinds 27 juni 2011 heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in een Europese richtlijn certificatie specificaties vastgelegd voor verschillende typen lichte vliegtuigen. Naast de bestaande categorie MLA (micro light aircraft) worden hierin twee nieuwe categorieën geïntroduceerd: LSA (light sports aircraft) en VLA (very light aircraft). Sinds 1 juli 2015 zijn deze twee laatste categorieën in de Nederlandse luchtvaartregelgeving geformaliseerd, doordat ze zijn opgenomen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (Rvgtl).

De LSA- en VLA-toestellen zijn vergelijkbaar met de MLA-toestellen voor wat betreft de omvang en het motorvermogen, maar zwaarder in gewicht. MLA's hebben een maximum startgewicht van 450 kg, LSA's 600 kg en VLA's 750 kg.

Wijzigingsverzoek

De Vliegclub Wieringermeer krijgt regelmatig verzoeken van piloten van LSA- of VLA-toestellen om gebruik te mogen maken van de luchthaven. Omdat de huidige luchthavenregeling daar niet in voorziet, heeft zij deze verzoeken tot op heden afgewezen. De genoemde wijziging van de Rvgtl biedt de mogelijkheid om met LSA's en VLA's gebruik te maken van luchthaven Middenmeer, maar vereist wel een aanpassing van de luchthavenregeling. Het wijzigingsverzoek is de kern van deze aanpassing.

¹ O.g.v. artikel 8.1a, derde lid en artikel 8.63 Wet luchtvaart, artikel 5 Besluit burgerluchthavens

De aanvrager geeft in het wijzigingsverzoek eveneens aan onderdak te willen bieden aan gebruikers van de Luchthaven Lelystad die door de beoogde uitbreidingsplannen op deze luchthaven zullen moeten vertrekken. Het gaat hierbij om de categorie lichte vliegtuigen.

Aanpassing (kaart) luchthavengebied

Gebleken is dat de huidige kaart van het luchthavengebied niet het werkelijke luchthavengebied aangeeft dat is genoemd in de overwegingen bij de reeds vastgestelde luchthavenregeling van 4 februari 2013 (Provinciaal Blad 2013/1). In het wijzigingsverzoek wordt verzocht deze omissie te verhelpen.

Beleidsnota Regionale Luchthavens

In de beleidsnota zijn algemene uitgangspunten opgenomen bij het opstellen van een luchthavenbesluit of -regeling. De uitgangspunten zijn gebaseerd op een afweging van de behoefte, het huidige aanbod, de toekomstige ontwikkelingen van de regionale luchtvaart en anderzijds de bescherming van het milieu en de leefomgeving.

Micro Light Airplanes (MLA)

Het uitgangspunt bij de beoordeling van een initiatief voor de wijziging van een bestaande luchthaven is dat de hinder van MLA's niet toeneemt boven de toegestane niveaus. De activiteiten dienen te voldoen aan de randvoorwaarden uit de vigerende RBML regelgeving. Daarnaast zijn de overige aanvullende voorwaarden (beperkingen vanuit het ruimtelijk beleid) van toepassing.

Light Sports Aircrafts (LSA) en Very Light Aircrafts (VLA)

Voor de categorieën LSA en VLA is geen specifiek provinciaal beleid beschikbaar. Daarom is getoetst aan de vigerende wet- en regelgeving.

Beperkingen vanuit het ruimtelijk beleid

Vanuit het ruimtelijk beleid heeft de provincie voor de volgende aspecten beperkingen in het luchtvaartbeleid opgenomen:

1. **Stiltegebieden**
De luchthaven Middenmeer is gelegen op een afstand van 7.000 meter vanaf het dichtstbijzijnde stiltegebied (nabij Abbekerk). De aangevraagde wijzigingen passen op dit punt binnen het geldende beleid.
2. **Wet natuurbescherming**
De luchthaven Middenmeer is gelegen op een afstand van 5.500 meter vanaf het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Ijsselmeergebied). Gebiedsbescherming en soortenbescherming komen niet in het geding. De aangevraagde wijzigingen passen op dit punt binnen het geldende beleid.
3. **Woongebieden**
In de onderhavige situatie valt de geluidcontour van 56 dB(A) niet over woongebieden. Daarmee is voldoende scheiding aangebracht tussen de woongebieden en de luchtvaartactiviteiten. De aangevraagde wijzigingen passen op dit punt binnen het geldende beleid.
4. **Vliegveiligheid**
In de onderhavige situatie wordt voldaan aan de (inter)nationale beperkingen die volgen uit voorschriften van de ICAO². Verder dient de aanvrager/exploitant te voldoen aan de relevante voorschriften uit de Rvgt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) is het bevoegd gezag voor de handhaving van deze regeling. Bij ILenT is een pre-advies aangevraagd met betrekking tot de vliegveiligheid. ILenT heeft een positief pre-advies afgegeven en tevens gesteld dat in de (bij ILenT nog aan te vragen) verklaring veilig gebruik luchtruim een aantal voorwaarden opgenomen zullen worden. Deze voorwaarden vormen het kader waarbinnen de vliegveiligheid wordt geborgd.

² Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (Engels: International Civil Aviation Organization)

Relatie met de Wro

In tegenstelling tot een luchthavenbesluit geldt een luchthavenregeling niet als voorbereidingsbesluit in de zin van de Wro. In de provinciale beleidsnota staat dat het ongewenst is dat een luchthavenregeling wordt afgegeven als het bestemmingsplan deze activiteit niet toestaat, en noemt het daarom zeer wenselijk dat gemeenten zo nodig het bestemmingsplan aanpassen. In het onderhavige geval is de luchthaven reeds opgenomen in het bestemmingsplan.

Met het wijzigingsverzoek is door de Vliegclub uitbreiding van het luchthavengebied met één perceel aangevraagd. De Vliegclub heeft voor dit perceel een pachtovereenkomst afgesloten met de grondeigenaar. De reden hiervoor is dat met deze uitbreiding de externe veiligheidscontouren van de vliegbewegingen die in de regeling zullen worden opgenomen binnen het luchthavengebied blijven. Dit is een voorwaarde om te kunnen volstaan met een LHR, zoals hierboven genoemd onder de paragraaf Wet- en regelgeving.

De gemeente Hollands Kroon heeft op 6 maart 2017 aangegeven geen noodzaak te zien om deze wijziging in het luchthavengebied op dit moment door te voeren in het gemeentelijk bestemmingsplan. Wel is toegezegd deze wijziging mee te nemen bij de eerstvolgende actualisatie van het bestemmingsplan (dan wel het opstellen/vaststellen van het gemeentelijk omgevingsplan).

Beoordeling wijzigingsverzoek*Light Sports Aircrafts (LSA) en Very Light Aircrafts (VLA)*

Het verzoek om naast MLA-toestellen ook andere lichte vliegtuigen toe te laten op luchthaven Middenmeer past binnen de Rvgt waarvan de wijziging met betrekking tot de categorie lichte vliegtuigen op 1 juli 2015 in werking is getreden. In het wijzigingsverzoek is uitgewerkt wat het effect van deze aanpassing is op de milieugebruiksruimte en het luchthavengebied.

Het verzoek om lichte vliegtuigen te mogen accommoderen heeft consequenties voor de:

1. milieugebruiksruimte;
2. omvang van het luchthavengebied.

Ad 1.

Milieugebruiksruimte

De aanvrager heeft de effecten van deze uitbreiding inzichtelijk laten maken door de geluids- en externe veiligheidscontouren te laten berekenen voor de categorieën LSA- en VLA-vluchten. In de aanvraag is uitgegaan van een lager aantal vliegtuigbewegingen (14.750 per jaar) ten opzichte van de huidige situatie (15.000).

Hierbij is uitgegaan van 12.000 vliegtuigbewegingen met MLA's en 2.750 vliegtuigbewegingen met LSA's en/of VLA. De rapportage van de onderzoeken is opgenomen in de bijlage van het wijzigingsverzoek.

Uit de rapportages is het volgende gebleken:

1. De geluidcontour van de 56 dB(A) L_{den} binnen het bestaande luchthavengebied ligt.
2. De externe veiligheidscontour van 10^{-6} gedeeltelijk buiten het bestaande luchthavengebied ligt.

Ad 2.

Omvang van het luchthavengebied

Uit de doorrekening van de externe veiligheidscontour van de nieuwe situatie blijkt dat de externe veiligheidscontour gedeeltelijk buiten het bestaande luchthavengebied valt. Naar aanleiding hiervan heeft de aanvrager gekozen voor een uitbreiding van het luchthavengebied. Hiermee kan de externe veiligheidscontour binnen het luchthavengebied worden opgevangen. Het luchthavengebied wordt uitgebreid met een agrarisch perceel dat (aan de zuidkant) in het verlengde ligt van de start- en landingsbaan. In de huidig vergunde situatie wordt als gevolg van het gebruik van de start- en landingsbaan reeds met de MLA's over dit perceel gevlogen. De pachtovereenkomst voor het toegevoegde perceel is als bijlage aan het wijzigingsverzoek toegevoegd.

De gevraagde uitbreiding van het luchthavengebied is naar onze mening proportioneel. Het perceel zal niet worden gebruikt voor starts of landingen of andere luchtvaart-gerelateerde activiteiten. Wij zien dan ook geen bezwaar om dit perceel aan het luchthavengebied toe te voegen.

Conclusie

Met de voornoemde wijziging:

- gaat het totaal aantal toegestane vluchten op jaarbasis terug van 15.000 naar maximaal 14.750;
- worden van de 14.750 beschikbare vluchten er 2.750 gereserveerd voor de categorie LSA- of VLA-toestellen.

De wijziging van de luchthavenregeling ziet op het toestaan van twee nieuwe categorieën lichte vliegtuigen en een uitbreiding van het luchthavengebied. Hiermee blijven de geluids- en externe veiligheidscontouren voor lichte vliegtuigen binnen het luchthavengebied. Voor het overige blijft de luchthavenregeling ongewijzigd. Wij achten daarmee de activiteiten verantwoord vanuit het oogpunt van de bescherming van de leefomgeving (milieugebruiksruimte).

Gezien het feit dat het een voortzetting van een bestaande activiteit (recreatieve functie) betreft, is de wijziging van de luchthavenregeling in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving en met het bepaalde in de Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens.

Bijlage: geconsolideerde versie van de Luchthavenregeling Middenmeer

1. Algemeen

Artikel 1

In deze luchthavenregeling wordt verstaan onder:

- a. EASA: European Aviation Safety Agency
- b. Exploitant: de houder van een luchthavenregeling;
- c. Gebruiker: een natuurlijke of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij;
- d. Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;
- e. Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1, lid 1, van de Wet luchtvaart;
- f. Lichte vliegtuigen: tot een MTOW van 890 kg zoals vermeld in de Rvgtl;
- g. PS: college van provinciale staten van Noord-Holland;
- h. Besluit: Besluit Burgerluchthavens;
- i. Regeling: de Regeling burgerluchthavens;
- j. Rvgtl: Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen;
- k. UDP: Uniforme daglicht periode als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
- l. Wet: de Wet luchtvaart.

Artikel 2

De exploitant van de luchthaven is de heer J. van der Beek, gevestigd aan de Flevoweg 1 te Middenmeer.

Artikel 3

Deze luchthavenregeling is van toepassing op de luchthaven aan de Flevoweg 1 te Middenmeer, gemeente Wieringermeer, geografische positie 52° 48'57" N 005° 01'22" E zoals aangegeven op de bij deze luchthavenregeling behorende kaart (bijlage 1). Kadastraal bekend gemeente Wieringermeer, perceelnummers: H 1604, H 1607, H 1730, H2436.

Artikel 4

Van de luchthaven mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant van de luchthaven en gebruiker.

2. Regels voor het luchthavenluchtverkeer

Artikel 5

1. Onverminderd de bepalingen uit de Wet, het Besluit en de Rvgtl, mag de luchthaven uitsluitend worden gebruikt voor vluchten met lichte vliegtuigen.
2. Het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen (vtb's) per gebruiksjaar is 14.750, waarbij deze als volgt zijn verdeeld: 12.000 vtb's voor MLA-vluchten en 2.750 vtb's voor LSA's of VLA's.
3. Het gebruik of doen gebruiken van de luchthaven is alleen toegestaan binnen de UDP.

3. Rapportageverplichting

Artikel 6

Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december.

Artikel 7

1. Binnen vier weken na het einde van elk van de vier kalenderkwartalen overlegt de exploitant aan PS een rapportage over het gebruik van de luchthaven gedurende het betreffende kwartaal.
2. Binnen vier weken na het einde van een gebruiksjaar overlegt de exploitant een rapportage over het gebruik van de luchthaven gedurende het gebruiksjaar.
3. De inhoud van de rapportage bevat in ieder geval de aantallen vluchten, het baangebruik, het type en registratie van lichte vliegtuigen en de bijbehorende data en tijdstippen.

4. Inwerkingtreding

Artikel 8

Deze luchthavenregeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst en nadat de verklaring als bedoeld in artikel 8.49 van de Wet luchtvaart is verkregen van de minister van Infrastructuur en Milieu.

5. Citeertitel

Artikel 9

Deze regeling wordt aangehaald als 'Luchthavenregeling Middenmeer'.