

Vergaderjaar 2005–2006

30 452

Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)

Nr. 4

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT¹

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 25 oktober 2005 en het nader rapport d.d. 7 februari 2006, aangeboden aan de Koningin door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mede namens de staatssecretaris van Defensie. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 4 juli 2005, no. 05.002471, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat mede namens de Staatssecretaris van Defensie, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), met memorie van toelichting.

Dit wetsvoorstel, een wijziging van de Wet luchtvaart (die uiteindelijk de deels nog bestaande Luchtvaartwet moet vervangen), bevat een vrij fundamentele herziening van het stelsel van regels die gelden voor de burgerluchthavens – Schiphol uitgezonderd – en de militaire luchthavens in Nederland. De regels voor Schiphol zijn vastgelegd in de zogenaamde Schipholwet², feitelijk eveneens een wijziging van de Wet luchtvaart (Wlv). Deze regels zijn al sinds 2003 van kracht. Op een aantal punten wordt het Schiphol-stelsel nu van toepassing gemaakt voor de overige luchthavens. Het wetsvoorstel betreft de burgerluchthavens met uitzondering van Schiphol (in het voorstel aangeduid als «overige burgerluchthavens») en de militaire luchthavens, waaronder die met burgermedegebruik. De «overige burgerluchthavens» zijn van regionale of van nationale betekenis. Onder die laatste noemer vallen luchthavens die niet op het grondgebied van een provincie liggen en luchthavens die bij wet als luchthaven van nationale betekenis worden aangewezen. Schiphol, «overige luchthavens» van nationale betekenis en militaire luchthavens hebben het rijk als bevoegd gezag. De luchthavens van regionale betekenis komen onder het gezag van de provincies. Het voorstel van wet geeft de Raad van State aanleiding tot het maken van enkele opmerkingen. In verband daarmee acht hij enige aanpassing van het voorstel wenselijk.

¹ De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II 2000/01, 27 603).

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 4 juli 2005, nr. 05.002471, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 25 oktober 2005, nr. W09.05.0275/V, bied ik U hierbij aan.

1. Rechtsbescherming met betrekking tot luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen

Volgens het wetsvoorstel worden voor een luchthaven een luchthavenbesluit dan wel een luchthavenregeling vastgesteld. Voor een luchthaven van regionale betekenis geschiedt dit bij verordening van provinciale staten. Een luchthavenbesluit voor een luchthaven van nationale betekenis of voor een militaire luchthaven wordt vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur en een luchthavenregeling wordt voor deze luchthavens vastgesteld bij ministeriële regeling. De bepalingen op grond waarvan deze besluiten en regelingen worden vastgesteld (eerste lid van respectievelijk de artikelen 8.43, 8.66, 8.73 en 8.80)¹ worden ingevolge artikel III van het wetsvoorstel opgenomen in de bijlage bij de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Het gevolg is dat tegen de vaststelling van een luchthavenbesluit of -regeling geen beroep open staat op de bestuursrechter, ook niet tegen de onderdelen van het besluit die niet het karakter hebben van een algemeen verbindend voorschrift; rechtsbescherming kan uitsluitend worden geboden door de burgerlijke rechter. De memorie van toelichting geeft een vrij summiere motivering voor deze regeling.

In de eerste plaats wordt verwezen naar de Schipholwet. Voorts wordt als reden genoemd dat het luchthavenbesluit en de luchthavenregeling zowel elementen bevatten die het karakter hebben van een algemeen verbindend voorschrift, waartegen ingevolge de Awb geen beroep openstaat, als elementen die het karakter hebben van een beschikking en dat het onwenselijk is de rechtsbescherming te verdelen over meer rechters.

Naar de mening van de Raad overtuigt deze motivering niet en wordt voorbijgegaan aan de ernstige bezwaren die uitsluiting van het beroep op de bestuursrechter oproept. Met name het luchthavenbesluit heeft belangrijke gevolgen voor de ruimtelijke indeling in het gebied rondom de luchthaven en het woon- en leefklimaat van degenen die in de buurt van de luchthaven wonen. Zo hebben met het oog op de regeling van de geluidhinder en de veiligheid de regels voor de ruimtelijke indeling van een luchthavenbesluit de werking van een voorbereidingsbesluit op grond van artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en werken zij aldus door in de bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten. In zoverre bestaat er, zoals terecht in de memorie van toelichting² wordt opgemerkt, een analogie met artikel 15, derde lid, van de Tracéwet, die wel voorziet in een beroepsmogelijkheid tegen een tracébesluit, dat overeenkomstige gevolgen heeft als een luchthavenbesluit. Naar aanleiding van het in de memorie van toelichting aangevoerde argument dat artikel 8.2 Awb beroep tegen algemeen verbindende voorschriften uitsluit, kan erop worden gewezen dat daarvan bij bijzondere wet kan worden afgeweken en dat dit met name ook is gebeurd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarbij is van belang dat de voorschriften van een luchthavenbesluit, evenals die van een bestemmingsplan, uitsluitend betrekking hebben op een bij dat besluit aangewezen gebied. De mogelijkheid van beroep op de bestuursrechter tegen bestemmingsplannen is nimmer ter discussie gesteld en wordt ook in het voorstel voor een nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening gehandhaafd. De Raad wijst er bovendien op dat regelingen met betrekking tot luchthavens regelmatig tot beroepsprocedures aanleiding geven, die, mede gelet op de aard van de materie, beter aan de bestuursrechter dan aan de civiele rechter kunnen worden voorgelegd.

Ook met betrekking tot de luchthavenregeling is de Raad van mening dat geen goede redenen bestaan voor plaatsing op de zogenoemde negatieve lijst bij de Awb, nu de voorschriften van een luchthavenregeling betrekking hebben op een bij het besluit aangewezen gebied en vele voorschriften niet het karakter vertonen van een niet voor beroep vatbaar algemeen verbindend voorschrift. De Raad adviseert af te zien van plaatsing van de hiervoor genoemde bepalingen van het wetsvoorstel op de bijlage bij de Awb.

1. Rechtsbescherming met betrekking tot luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen

Het luchthavenbesluit en de luchthavenregeling bij andere burgerluchthavens dan Schiphol en bij militaire luchthavens zijn evenals het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit bij de luchthaven Schiphol besluiten die een gemengd karakter hebben. Deze besluiten bevatten zowel elementen die het karakter hebben van een algemeen verbindend voorschrift als elementen die een beschikkingskarakter hebben. Tegen algemeen verbindende

¹ Abusievelijk worden in artikel III van het wetsvoorstel de artikelen 8.72 en 8.79 vermeld.

² Toelichting op artikel 8.48, blz. 96.

voorschriften staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht in principe géén beroep op de bestuursrechter open. Omdat het onwenselijk is de rechtsbescherming over meerdere rechters te verdelen is bij de Schipholwet besloten het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit op de zogeheten negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht te plaatsen. Er zijn voor mij en mijn ambtgenoot van Defensie geen redenen voor het luchthavenbesluit en de luchthavenregeling af te zien van de lijn die is gekozen bij de Schipholwet. Het luchthavenbesluit bij andere burgerluchthavens dan de luchthaven Schiphol en bij militaire luchthavens is niet anders dan het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit bij de luchthaven Schiphol. Ook bij het luchthavenindelingbesluit geldt dat er gevolgen zijn voor de ruimtelijke indeling in het gebied rondom de luchthaven en het woon- en leefklimaat van degenen die in de buurt van de luchthaven wonen. Om die reden is – evenals in artikel 8.13, eerste lid voor de luchthaven Schiphol – in de bepalingen die de wijze van totstandkoming van een luchthavenbesluit en luchthavenregeling bevatten, opgenomen dat bij de voorbereiding van een luchthavenbesluit zienswijzen kunnen worden ingediend door een ieder. Het advies van de Raad van State af te zien van plaatsing van luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen op de negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht wordt derhalve niet overgenomen.

2. Verantwoordelijkheid luchthavenexploitant en zorgplicht (artikel 8.45)
Volgens de memorie van toelichting is één van de uitgangspunten van het wetsvoorstel het beter scheiden van de rollen en verantwoordelijkheden van de diverse betrokkenen; het gaat dan met name om de verhouding tussen de overheid en de exploitant van de luchthaven. Anders dan onder de geldende Luchtvaartwet, waarin is bepaald dat de exploitant een gebruiksplan voor de luchthaven indient dat vervolgens door het bevoegd gezag wordt vastgesteld, stelt in het nieuwe systeem (aldus de toelichting) de overheid de randvoorwaarden waarbinnen de exploitant de luchthaven zo veel mogelijk naar eigen inzicht kan exploiteren. Het bevoegd gezag dient daarop zo min mogelijk invloed uit te oefenen. Het voorstel biedt daarom de exploitant meer handvatten om de toegang van het luchtverkeer of bepaalde vormen daarvan tot de luchthaven te reguleren.¹

Uit deze passages komt naar voren – en dat lijkt ook voor de hand te liggen – dat in de eerste plaats de exploitant verantwoordelijk is voor de exploitatie van de luchthaven; dat blijkt uit het feit dat het verbod om een luchthaven in bedrijf te hebben zonder veiligheidscertificaat en zonder dat een luchthavenbesluit (of -regeling) van kracht is zich richt tot de exploitant. Artikel 8.45, eerste lid, wijkt echter van dit uitgangspunt af door te bepalen dat de exploitant, de luchtverkeersleiding (indien aanwezig) en de gezagvoerders die de luchthaven geregeld gebruiken «het goede verloop van het luchthavenbesluit bevorderen», en daartoe zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen treffen die redelijkerwijs van hen kunnen worden gevergd om te bewerkstelligen dat de belasting vanwege het luchtverkeer op de luchthaven de grenswaarden niet overschrijdt. Door middel van deze bepaling wordt de verantwoordelijkheid voor overschrijding over de betrokkenen verdeeld.

Bij het uitgangspunt dat de exploitant van de luchthaven als eerstverantwoordelijke voor de exploitatie moet worden aangemerkt, past naar de mening van de Raad dat de exploitant naar buiten toe de primaire verantwoordelijkheid draagt voor het in acht nemen van de grenswaarden. Dit geldt te meer nu hem expliciet instrumenten ter beschikking worden gesteld om het daadwerkelijk gebruik van de luchthaven te reguleren: hij krijgt de mogelijkheid om luchtvaartverkeer afhankelijk te stellen van voorafgaande toestemming (artikel 8.53), en de mogelijkheid om het gebruik van de luchthaven te beïnvloeden door tarifiering en het stellen van voorwaarden (artikel 8.54).² Naar mag worden aangenomen zal het bevoegd gezag zich bij het nemen van maatregelen in geval van overschrijding van de grenswaarden (artikel 8.46) in de eerste plaats richten tot de exploitant van de luchthaven. Deze is immers verantwoordelijk voor de wijze waarop hij de hem ter beschikking staande instrumenten ter voorkoming van overschrijding gebruikt.

Voorts bevat artikel 8.45 een combinatie van een individuele en een collectieve zorgplichtbepaling die in de praktijk aanleiding zal geven tot onduidelijkheden omtrent de precieze maatregelen die van de verschillende betrokkenen kunnen worden verwacht. De Raad onderkent dat het artikel kennelijk aansluit bij artikel 8.18 van de Wet luchtvaart, waarin bij gelegenheid van meergenoemde

¹ Memorie van toelichting, Algemeen deel, paragraaf 1.2.4.

² Vgl. de toelichting op artikel 8.45. De mogelijkheid van het stellen van een toestemmingsvereiste geldt voor luchthavens die niet vallen onder de werking van het Besluit slotcoördinatie (behalve Schiphol zijn dat Rotterdam en Eindhoven); daar bepaalt de slotcoördinator welke vliegtuigen op welk moment kunnen landen en opstijgen.

Schipholwet al een gelijksoortige bepaling is opgenomen ten aanzien van luchthaven Schiphol. De Raad heeft ook in de advisering over laatstgenoemde bepaling blij gegeven van bezorgdheid over de effectiviteit van een dergelijke gedeelde verantwoordelijkheid uit een oogpunt van handhaving¹. De Raad adviseert artikel 8.45, eerste lid, te heroverwegen.

2. Verantwoordelijkheid luchthavenexploitant en zorgplicht (artikel 8.45)
In het wetsvoorstel is naar aanleiding van het advies van de Raad de zorgplicht te bewerkstelligen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer blijft binnen de vastgestelde grenswaarden vervallen voor de luchthavenexploitant, de geregelde gebruikers en de luchtverkeersdienstverlening voor zover op de luchthaven aanwezig. Dit heeft geleid tot het vervallen van de artikelen 8.45, 8.56 en 8.67.

3. *Decentralisatie van bevoegdheden met betrekking tot regionale luchthavens*
Eén van de vier uitgangspunten die leidend zijn geweest bij de vormgeving van het voorgestelde nieuwe stelsel is de decentralisatie van taken en bevoegdheden met betrekking tot regionale luchthavens naar het provinciaal bestuur. Volgens het kabinet zijn de provincies beter in staat om een integrale afweging te maken van alle lokale en regionale belangen nu de lusten en lasten van de regionale luchthavens op regionaal niveau worden gevoeld. Zo vervullen de regionale luchthavens naar de mening van het kabinet nu geen rol van betekenis voor de capaciteitsproblematiek van Schiphol. Mocht de ontwikkeling van Schiphol op lange termijn gevolgen hebben voor andere luchthavens, dan zal het Rijk met de betrokken provincies in overleg treden om de consequenties voor andere luchthavens te bezien.² Daarnaast bestaat de mogelijkheid om bepaalde regionale luchthavens bij wet alsnog aan te wijzen als burgerluchthaven van nationale betekenis (artikel 8.1, tweede lid). Dit standpunt is, zo blijkt uit de memorie van toelichting, in hoofdzaak gebaseerd op de Regionale-luchthavenstrategie («RELUS»)³ en de nota Uitgangspunten beleidsvisie regionale luchtvaartinfrastructuur⁴. Beide beleidsstukken dateren echter uit 1997⁵. Uit een recent verschenen rapport van het Ruimtelijk Planbureau⁶ blijkt dat sinds 1997 zich belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de burgerluchtvaart hebben voorgedaan en dat met name door de komst van de zogenaemde «Low Cost Carriers» (LCC's) er sprake is van een spectaculaire groei van het aantal vluchten en passagiers op de regionale luchthavens in Europa. Het Ruimtelijk Planbureau constateert dat deze groei zich ook in Nederland voordoet, bijvoorbeeld op de luchthavens van Rotterdam en Eindhoven. Voor de luchthaven Lelystad is voorzien in een zekere overloopfunctie voor Schiphol.⁷ De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft recentelijk geconstateerd dat Schiphol al binnen zeer afzienbare tijd zijn maximumcapaciteit bereikt⁸.

De Raad betwijfelt daarom of in het licht van deze recente ontwikkelingen het uitgangspunt van de decentralisatie, althans voor de grotere regionale luchthavens, nog houdbaar is. Hoewel dit waarschijnlijk in mindere mate geldt voor de kleine regionale luchthavens die geen verkeer met grotere vliegtuigen kunnen ontvangen, bestaat er een grotere nationale samenhang tussen regionale luchthavens en Schiphol dan in de memorie van toelichting wordt gesuggereerd. Dit betekent dat bij een verdergaande groei van de burgerluchtvaart meer behoefte zal ontstaan aan onderlinge coördinatie tussen de provincies inzake het te voeren beleid met betrekking tot de desbetreffende luchthavens in verband met toekomstige ontwikkelingen. Daarbij rijst dan de vraag of in die gevallen de regie niet door de rijksoverheid moet worden overgenomen. In de toelichting zou naar de mening van de Raad nader moeten worden aangegeven welke criteria daarbij zullen worden gehanteerd. De Raad adviseert in de memorie van toelichting op dit punt nader in te gaan.

3. Decentralisatie van bevoegdheden met betrekking tot regionale luchthavens
Het advies van de Raad heeft geleid tot een aanvulling van de memorie van toelichting. In paragraaf § 1.2.2 en 2.4.2 is meer aandacht besteed aan recente ontwikkelingen met name bij regionale luchthavens en de afweging om over te gaan tot decentralisatie.

4. Aanwijzingen

Op grond van artikel 8.62, eerste lid, kan de Minister van Verkeer en Waterstaat aan provinciale staten een aanwijzing geven een luchthavenbesluit vast te

¹ Advies van de Raad van State van 28 september 2000, W09.00.0245/V (punt 2) bij het in noot 2 op bladzijde 1 genoemde voorstel van wet (Schipholwet).

² Memorie van toelichting paragraaf 1.2.2 (beleidsontwikkelingen).

³ Nota Regionale-luchthavenstrategie, aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer bij brief van 14 februari 1997 (Kamerstukken II 1996–97, 25 230, nrs. 1 en 2).

⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, project toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur, november 1997.

⁵ De memorie van toelichting verwijst in paragraaf 1.2.2 ook naar een onderzoek van RAND Europe, onderzoek «Regionale luchthavens in Nederland», van januari 2004, maar dit onderzoek was een quick scan studie, waarbij de rol van Schiphol buiten beschouwing is gebleven en scenario's voor de toekomst ontbreken.

⁶ Verkenning regionale luchthavens, Ruimtelijk Planbureau, Den Haag, 2005 (NAI-Uitgevers, Rotterdam).

⁷ Zie Planologische Kernbeslissing Schiphol, blz. 11, waarin wordt aangekondigd dat het segment *general aviation*, dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt uitgeplaatst naar kleinere luchthavens, met name naar het vliegveld Lelystad. Ook in het in noot 5 op deze bladzijde genoemde RAND onderzoek wordt aanbevolen, aangezien «luchthavens deel uitmaken van netwerken» bij vervolg onderzoek Schiphol in de analyse te betrekken (blz. XIII).

⁸ Vluchten kan niet meer, Advies over de toekomst van de luchtvaart in Nederland, juli 2005, van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (blz. 10). De Raad noemt als een van de mogelijke oplossingen het geschikt maken van vliegveld Lelystad voor grootschalig passagiersvervoer (blz. 22).

stellen met inachtneming van artikel 8.44 en 8.48. Uit de toelichting kan worden afgeleid dat hier vooral is gedacht aan de situaties dat provinciale staten wel een besluit vaststellen, maar zich hierbij niet houden aan de daarvoor geldende regels, dus een niet aan de eisen voldoende luchthavenbesluit vaststellen, of volstaan met een regeling terwijl een besluit geboden is. Maar ook denkbaar is dat helemaal geen actie wordt ondernomen. Indien de provincie de aanwijzing niet opvolgt, wordt als «stok achter de deur» in het tweede lid de bevoegdheid opgenomen «het luchthavenbesluit geheel of gedeeltelijk te schorsen».

De Raad stelt in de eerste plaats vast dat deze sanctie in elk geval bij het ontbreken van een luchthavenbesluit, niet toepasbaar is. In de tweede plaats is de vraag wat de effectiviteit hiervan is, aangezien – zoals in de toelichting wordt geconstateerd – het effect in eerste instantie bestaat in het ontbreken van een geldend luchthavenbesluit. Blijkens de toelichting wordt, in het geval ook deze schorsing niet het gewenste effect heeft, teruggegrepen op de normale regels over taakverwaarlozing.

De Raad geeft in overweging het tweede lid van artikel 8.62 te schrappen en te volstaan met de algemene taakverwaarlozingsregeling van de Provinciewet.

4. Aanwijzingen

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State zijn het tweede en derde lid van artikel 8.60 vervallen. Hierin was de mogelijkheid opgenomen een luchthavenbesluit geheel of gedeeltelijk te schorsen in verband met strijdigheid met de wet.

5. Evaluatie Schipholwet

Op dit moment loopt een evaluatie van de verschillende onderdelen van het beleid en de wetgeving met betrekking tot Schiphol. Onder meer wordt beoordeeld of de Schipholwet de omwonenden van die luchthaven inderdaad de bescherming tegen nadelige effecten biedt die was beoogd («motie-Baarda»)¹. Ook overigens wordt het Schipholbeleid getoetst op effectiviteit. Daarnaast kunnen verbetervoorstellen worden ingediend en is de Commissie deskundigen vliegtuiggeluid gevraagd om voorstellen te doen op bepaalde specifieke punten. Tussen november 2005 en midden januari 2006 wordt de eindrapportage opgesteld, en deze wordt volgens de planning eind februari 2006 aangeboden aan de Tweede en Eerste Kamer.

Hoewel niet voor alle aspecten uit de evaluatie parallellen zijn te trekken met regionale luchthavens, kan de uitkomst van de evaluatie op verschillende punten van belang zijn voor het onderhavige wetsvoorstel. Gedacht kan onder meer worden aan de verdeling van verantwoordelijkheden tussen deelnemers van de sector onderling en tussen de sector en de overheid (kaderstelling door de overheid en meer ruimte voor de sector), de ruimtelijke doorwerking van de geluidsen veiligheidsnormen, het gebruik van de dosismaat L_{den} , de effectiviteit van het stelsel van handhavingspunten en een mogelijk aanvullend handhavingstelsel voor het buitengebied.

De Raad adviseert in de toelichting uiteen te zetten op welke manier de resultaten van de evaluatie zullen worden betrokken bij het voorliggende wetsvoorstel.

5. Evaluatie Schipholwet

In de memorie van toelichting is in § 1.2.3 een passage opgenomen over hoe te zijner tijd zal worden omgegaan met de consequenties voor het onderhavige wetsvoorstel en het Besluit burgerluchthavens naar aanleiding van de evaluatie van de Schipholwet.

6. Het gebruik van de Kosteneenheden (Ke) voor militaire luchthavens

Het valt op dat voor de militaire luchthavens niet wordt overgegaan op de nieuwe dosismaten voor geluid (L_{den} en L_{night}), maar dat de Kosteneenheden worden gehandhaafd. De Raad adviseert in de toelichting nader toe te lichten waarom de nieuwe dosismaten niet kunnen worden gebruikt voor het militaire luchtverkeer en of dit wellicht in de toekomst wel mogelijk zal worden.

6. Het gebruik van de Kosteneenheden (Ke) voor militaire luchthavens

Het advies van de Raad van State heeft geleid tot aanpassing van § 7.1 en 7.4 van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

¹ Kamerstukken I, 2001/02, 27 603, nr. 88k.

7. Voor enkele redactionele kanttekeningen verwijst de Raad naar de bij het advies behorende bijlage.

7. Redactionele kanttekeningen

Van de redactionele kanttekeningen is goede nota genomen.

8. Ambtshalve wijzigingen

Naast de hiervoor beschreven wijzigingen naar aanleiding van het advies van de Raad van State is van de gelegenheid gebruik gemaakt om nog enkele andere wijzigingen aan te brengen in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting. Deze wijzigingen betreffen kort samengevat:

- a. In artikel 1.1 zijn de begripsbepalingen van de begrippen «luchthaven» en «luchtverkeer» technisch aangepast.
- b. In artikel 8.41, tweede lid, is de bevoegdheid opgenomen te bepalen dat als gevolg van bovenprovinciale belangen luchtvaart moet worden toegelaten op een luchthaven van regionale betekenis. Hieraan is de bevoegdheid toegevoegd om te kunnen bepalen welke grenswaarden voor de geluidbelasting voor dit luchthavenluchtverkeer ter beschikking moeten worden gesteld.
- c. In artikel 8.43 is de mogelijkheid opgenomen voor provinciale staten de bevoegdheid tot het vaststellen van een luchthavenbesluit te delegeren aan een plusregio ingesteld op grond van artikel 106 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
- d. In artikel 8.49, tweede lid, is de verplichting opgenomen dat gedeputeerde staten voordat een verklaring van geen bezwaar of een ontheffing kan worden afgegeven moeten beschikken over een verklaring veilig gebruik luchtruim van de minister van Verkeer en Waterstaat. Deze verklaring moet in principe binnen 4 weken worden afgegeven. Indien de verklaring niet binnen de vastgestelde termijn wordt afgegeven wordt deze geacht van rechtswege te zijn verleend. Hiermee vervalt de eerst in artikel 8.47, derde lid, opgenomen meldingsplicht van de provincie aan de minister van Verkeer en Waterstaat bij een voorgenomen verklaring van geen bezwaar of een ontheffing.
- e. In de artikelen 8.64, vierde lid, en 10.39, zesde lid, is opgenomen dat in een luchthavenregeling het luchthavengebied op kaart moet worden vastgelegd.
- f. In artikel 8a.51 is opgenomen dat gedeputeerde staten tijdelijk en uitzonderlijk een ontheffing kunnen verlenen van het verbod om te landen op of op te stijgen van een terrein dat geen luchthaven is. Bij ministeriële regeling zullen procedurevoorschriften worden vastgesteld voor de verlening van deze ontheffing.
- g. In artikel 10.39 is de mogelijkheid opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te kunnen stellen ten aanzien van inrichting en gebruik van de luchthaven. Deze regels zullen voor de gehele categorie luchthavens gelden.
- h. In artikel II zijn bepalingen opgenomen om de gevolgen van samenloop met het wetsvoorstel exploitatie Schiphol (Kamerstukken I, vergaderjaar 2004/05, 28 074) in goede banen te leiden.
- i. In artikel X (omzettingsbesluiten aangewezen luchthavens) worden in plaats van een TVG handhavingspunten in het verlengde van de start- en landingsbaan vastgesteld. Tevens worden de bepalingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart zoals deze besluiten gelden op de dag voor inwerkingtreding van de wet van toepassing verklaard bij de handhaving van de beperkingengebieden.
- j. Het tweede lid van artikel XII is vervallen. Hiermee vervalt de bepaling waarbij de Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad voor de luchthaven Lelystad vervalt op het moment dat voor deze luchthaven een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart in werking is getreden of het moment waarop in een ander ruimtelijk plan (bijvoorbeeld een streekplan) op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening beleid is vastgelegd en in werking is getreden. Inmiddels is door de exploitant van de luchthaven Lelystad verzocht om een wijziging van de aanwijzing. Het Rijk zal deze aanvraag afhandelen onder het oude recht. Voor de luchthaven Lelystad kan de planologische kernbeslissing daarom

- ook vervallen op het moment dat de nieuwe aanwijzing voor deze luchthaven onherroepelijk is geworden.
- k. Aan artikel XVII is een overgangsbepaling toegevoegd voor militaire luchthavens die thans hun basis vinden in artikel 14 van de Luchtvaartwet. De redactie van artikel XIX, tweede lid, is hierop afgestemd.
 - l. In artikel XXIV is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om met het oog op de goede invoering van de wet bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen, die zonodig kunnen afwijken van de bepalingen die zijn opgenomen in deze wet of in de Wet luchtvaart.
 - m. Paragraaf 3.5 van de memorie van toelichting die gaat over de handhaving van grenswaarden, is verduidelijkt naar aanleiding van de ervaringen die zijn opgedaan in de pilots.
 - n. In paragraaf 7.7 is de passage die betreft de stand van zaken van het Structuurschema militaire terreinen (SMT-2) geactualiseerd.
 - o. Tenslotte zijn in het voorstel van wet en de memorie van toelichting verbeteringen van redactioneel-technische aard opgenomen.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De Vice-President van de Raad van State,
H. D. Tjeenk Willink*

Ik moge U mede namens mijn ambtgenoot van Defensie verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz-Maas Geesteranus

Bijlage bij het advies van de Raad van State betreffende no. W09.05.0275/V met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- In artikel III, onderdeel 3, moet «8.72» vervangen worden door: 8.73 en «8.79» door: 8.80.
- Het in artikel III voorgestelde onderdeel 4 kan vervallen, aangezien de wijzigingen die worden voorgesteld reeds in onderdeel 3 worden genoemd.