

Vergaderjaar 2008–2009

**31 898**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied (Beperkingengebied buitenlandse luchthaven)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **1. De aanleiding tot het wetsvoorstel**

De Luchtvaartwet wordt geleidelijk vervangen door de Wet luchtvaart. Sinds 2002 maakt de zogenaamde Schipholwet al deel van uit van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374). Regels inzake andere burgerluchthavens en militaire luchthavens zullen binnen afzienbare tijd in deze wet worden opgenomen door middel van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, hierna kortweg: RBML).<sup>1</sup>

De regels voor Schiphol kennen rond Schiphol een beperkingengebied, dat betrekking heeft op de geluidbelasting, de externe veiligheid en de vliegveiligheid. De nieuwe regels inzake andere burgerluchthavens en militaire luchthavens kennen eveneens een dergelijk beperkingengebied. Het is gewenst om ook voor de planologische gevolgen van buitenlandse luchthavens op Nederlands grondgebied te werken met een beperkingengebied, waarvoor overeenkomstige regels gelden als voor luchthavens in Nederland. Daartoe strekt dit voorstel van wet, dat ik mede namens mijn ambtgenoten van Verkeer en Waterstaat en van Defensie, aanbiedt. Beoogd wordt eenheid in de regels voor (de nabije omgeving van) luchthavens te bewerkstelligen, en zo tevens een basis in de Nederlandse wetgeving te creëren om beperkingen te stellen voor het gebruik van de grond nabij een luchthaven, zowel uit hoofde van geluid als externe veiligheid en vliegveiligheid. Met het oog hierop voorziet dit wetsvoorstel in het invoegen in de Wet luchtvaart van een titel 8A.6 over de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied. Wat buitenlandse luchthavens betreft, is er thans alleen een dergelijke basis voor beperkingen in verband met geluid.

Bij het opstellen van de tekst van dit wetsvoorstel is uitgegaan van de tekst van de Wet luchtvaart zoals deze komt te luiden na wijziging door de RBML. De RBML zal vóór inwerkingtreding op een aantal punten worden gecorrigeerd via een afzonderlijk wetsvoorstel.<sup>2</sup> Ook met deze wijzigingen is bij het opstellen van de tekst rekening gehouden. Ten slotte is ook rekening gehouden met het voorstel van wet tot aanpassing van bijzondere

<sup>1</sup> Stb. 2008, 561 en 562. Op 24 december 2008 is een (beperkt) aantal bepalingen van de RBML in werking getreden: de artikelen III, onder C, IX, eerste en tweede lid, XVIA, XVII en XVIII, eerste tot en met derde lid.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 857.

wetten aan de vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (Aanpassingswet vierde tranche Awb).<sup>1</sup>

Titel 8A.6 van de Wet luchtvaart gaat voorsnog gelden voor drie luchthavens. Deze zijn alle gelegen in Duitsland. Op grond van titel 8A.6 zal voor elk van deze luchthavens een beperkingengebied worden vastgesteld bij afzonderlijke algemene maatregelen van bestuur. Een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven geeft de grenzen aan van het beperkingengebied en bevat beperkingen omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het beperkingengebied.

Het wetsvoorstel beperkt zich tot het bieden van een basis voor regels inzake de ruimtelijke gevolgen in Nederland van het luchthavenluchtverkeer met betrekking tot de buitenlandse luchthaven. Regels inzake dat luchthavenluchtverkeer zelf kunnen in de Nederlandse wetgeving niet worden gesteld. Invloed op de vergunde gebruikruimte van de betrokken luchthavens oefent Nederland uit door middel van andere instrumenten. Zo geldt voor de luchthaven Weeze (Niederrhein) een verdrag.<sup>2</sup> De geluidsproblematiek van de luchthaven Geilenkirchen, verband houdend met het gebruik van deze luchthaven door AWACS-vliegtuigen, wordt op uiteenlopende wijze besproken met de betrokken instanties. Daarover zijn recent enkele voortgangsrapportages uitgebracht.<sup>3</sup>

Het voornemen tot het overbrengen van de regels inzake de geluidaspecten van buitenlandse luchthavens van de Wet geluidhinder naar de Wet luchtvaart is reeds aangekondigd in het kader van de herijking van de VROM-regelgeving. Verwezen wordt naar de brief van de Minister en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) van 17 oktober 2003<sup>4</sup> en de brief van de Minister van VROM van 23 december 2003.<sup>5</sup>

## 2. De hoofdlijnen van het wetsvoorstel

### 2.1. De inhoud van het wetsvoorstel

De systematiek die in 2002 voor Schiphol is ingevoerd, heeft als een van de uitgangspunten een herverdeling van de verantwoordelijkheden tussen de overheid en de luchtvaartsector. Daartoe is deze systematiek gebaseerd op twee elementen:

- 1) het geven van grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer, gericht tot de luchtvaartsector en
- 2) het geven van regels voor de ruimtelijke indeling van de directe omgeving van de luchthaven, gericht tot de overheid.

De RBML en het onderhavige wetsvoorstel sluiten hierbij aan, met dien verstande dat het onderhavige wetsvoorstel alleen regels bevat voor de ruimtelijke indeling van de directe omgeving van de luchthaven (voor zover gelegen op Nederlands grondgebied). De regels voor een beperkingengebied voor buitenlandse luchthavens zullen worden opgenomen in een algemene maatregel van bestuur (een zogenaamd «besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven», vast te stellen per afzonderlijke luchthaven).

De regels voor de ruimtelijke indeling van de directe omgeving van de luchthaven gelden binnen het daartoe vast te stellen «beperkingengebied» en zijn in concreto gericht tot de gemeenten. Daarnaast hebben zij uiteraard betekenis voor de (potentiële) gebruikers van gronden die door het beperkingengebied worden bestreken. Gemeenten dienen de betrokken regels in acht te nemen, bijvoorbeeld bij het opstellen van bestemmingsplannen of het afgeven van een bouwvergunning.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2006/07, 31 124.

<sup>2</sup> Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van het burgergebruik van luchthaven Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden, Trb. 2003 nr. 85.

<sup>3</sup> Laatstelijk Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XI, nr. 66.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XI, nr. 7, p. 41.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2003/04, 29 383, nr. 1, p. 24.

Het beperkingengebied komt in plaats van de huidige geluidszone. Een belangrijk verschil is dat binnen de zone bepaalde geluidnormen van toepassing zijn, en dat dit binnen een beperkingengebied niet het geval is. Binnen een beperkingengebied gelden uitsluitend regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied. Daarbij zal worden gewerkt met geluidcontouren. Praktisch gesproken zal het verschil evenwel niet groot zijn: zowel in de huidige als in de nieuwe systematiek is de dagelijkse bemoeienis van de Nederlandse overheid gericht op de ruimtelijke indeling van het gebied. Voorts zijn de huidige geluidnormen gebaseerd op dezelfde contouren die ook onder de nieuwe regels zullen worden gehanteerd.

Het Nederlandse beleid voor externe veiligheid beoogt de kans op en de gevolgen van ongevallen te beperken. Voor de luchthaven Schiphol is het externe veiligheidsbeleid uitgewerkt. In Nederland worden twee risicomaten gehanteerd, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

In de RBML wordt nog geen beleid voorgeschreven voor het groepsrisico. Het voornemen is om regels vast te stellen voor het plaatsgebonden risico rond burgerluchthavens in Nederland. Ook voor buitenlandse burgerluchthavens zullen regels worden vastgesteld voor het plaatsgebonden risico. Praktisch betekent dit dat er in eerste instantie alleen regels zullen komen voor de luchthaven Weeze (Niederrhein) (zie hoofdstuk 3). In het kader van de RBML is nog geen beleid vastgesteld voor het plaatsgebonden risico rond militaire luchthavens. Wanneer de berekeningsmethode voor risicoberekeningen rond deze velden gereed is, zal worden beoordeeld of er ook regels komen voor de militaire luchthavens. Dezelfde lijn zal worden gevolgd ten aanzien van de betrokken militaire luchthavens in het buitenland.

Voor de vliegveiligheid gelden internationale eisen. Nederland is volkenrechtelijk gebonden hieraan uitvoering te geven. Concreet vertaalt dit zich in de verplichting voor Nederlandse wetgevende en bestuursorganen, ongeacht of het organen betreft van de Staat of andere overheden, deze bepalingen uit te voeren.<sup>1</sup> De betrokken eisen dienen onder meer te worden verwerkt in de ruimtelijke besluitvorming. Omtrent de wijze waarop dit geschiedt, geldt thans nationaal beleid. De doorwerking van de internationale eisen in de ruimtelijke besluitvorming is tot dusverre niet geregeld in de Nederlandse regelgeving. Met het onderhavige wetsvoorstel komt daarin verandering: ook ten behoeve van de vliegveiligheid zullen regels worden opgenomen in het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven.

Het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven dient in acht te worden genomen bij de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan of beheersverordening voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied. Als het bestemmingsplan niet in overeenstemming is met het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven, geldt het besluit als een voorbereidingsbesluit in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. De beslissing op een aanvraag om een bouwvergunning of een aanlegvergunning moet daardoor worden aangehouden. Deze werking van het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven vervalt op het moment dat de aanpassing van bestemmingsplan(nen) aan de regels uit het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven onherroepelijk is geworden. Aldus is een goede doorwerking naar de ruimtelijke ordening op een eenvoudige wijze gegarandeerd en worden niet gewenste nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorkomen. De aanhoudingsplicht voor een aanleg- of bouwvergunning kan worden «doorbroken» in de gevallen waarin artikel 3.18 van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 50 van de Woningwet dat mogelijk maken. Bij verlening van zo'n vergunning moet

---

<sup>1</sup> Uitspraak van de Rechtbank Rotterdam van 27 juni 2000, LJN AA7335.

het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven in acht wordt genomen. Dat laatste geldt ook indien ontheffing van een bestemmingsplan wordt verleend of indien een projectbesluit wordt genomen, vooruitlopend op een inpassingsplan. Met een verklaring van geen bezwaar (hierna ook: vvgb) van de Minister van VROM kan dan alsnog van het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven worden afgeweken. Ook bij het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist, moet het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven in acht wordt genomen. Afwijking van dat besluit is dan mogelijk met een ontheffing van de Minister van VROM.

In het wetsvoorstel zijn ook enige bepalingen van financiële aard opgenomen. Zij houden in dat de Minister van VROM schadevergoeding kan toekennen, een regeling kan vaststellen inzake het treffen van geluidwerende voorzieningen en regels kan stellen ten aanzien van het verstrekken van geldelijke steun uit 's Rijks kas aan gemeenten. De kosten die gepaard gaan met de toepassing van deze artikelen met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens, blijven voor rekening van het Rijk. Aangezien de activiteit niet in Nederland plaatsvindt, is het namelijk, anders dan bij burgerluchtverkeer in Nederland, niet mogelijk een geluidsheffing op te leggen om de kosten te verhalen op de sector. Ten slotte biedt het wetsvoorstel de basis voor het instellen van een commissie regionaal overleg luchthaven.

## *2.2. Het bevoegd gezag*

Het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven wordt vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. Voor het rijksniveau is gekozen omdat het een sterk gebonden bevoegdheid betreft. Het is de buitenlandse autoriteit die bepaalt waar de luchthaven gelegen is en wat het gebruik is door het luchtverkeer. Hierdoor is geen sprake van een beslissingbevoegdheid in Nederland of er een luchthaven is en hoe groot de gebruiksruimte is. Dat maakt decentralisatie naar het provinciale bestuur niet zinvol. Eerstverantwoordelijk bewindspersoon is de Minister van VROM. De keuze voor de Minister van VROM is ingegeven door het feit dat het in het geval van buitenlandse luchthavens alleen gaat om de ruimtelijke gevolgen daarvan op Nederlands grondgebied.

Met betrekking tot het beperkingengebied voor een buitenlandse luchthaven zullen een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, juncto artikel 8A.58 en een ontheffing als bedoeld in artikel 8.12, vierde lid, juncto artikel 8A.58 worden verleend door de Minister van VROM. Dit zal gebeuren in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat (voor burgerluchthavens) c.q. de Minister van Defensie (voor militaire luchthavens).

## **3. De betrokken luchthavens**

### *Weeze (Niederrhein)*

De luchthaven Weeze, ook aangeduid als Niederrhein, is van oorsprong een militaire luchthaven. In verband met het vertrek van de Britse luchtmacht (en ter compensatie van het daarmee gepaard gaande verlies aan werkgelegenheid) is deze luchthaven sedert 2001 in bedrijf als burgerluchthaven. Op 20 juni 2001 is door Duitsland de vergunning voor het civiele gebruik afgegeven aan een Nederlandse ondernemer. Op 29 april 2003 is tussen Duitsland en Nederland een verdrag tot stand gekomen. Het verdrag regelt dat Duitsland luchtverkeersleiding mag uitoefenen boven Nederlands grondgebied voor de luchthaven Niederrhein. Daarnaast zijn in het verdrag afspraken gemaakt over de maximale (milieu-) gevolgen voor Nederland ten gevolge van het burgergebruik van de lucht-

haven. Als gevolg van deze conversie van een militaire in een burgerluchthaven is de geluidbelasting in de loop der jaren sterk afgenomen.

#### *Brüggen*

De luchthaven Brüggen is een militaire Britse luchthaven. In augustus 2001 heeft de RAF (de Britse luchtmacht) haar activiteiten op de basis stopgezet. Over de toekomst van de basis bleef geruime tijd onzekerheid bestaan, omdat de Britse autoriteiten geen toezeggingen wilden doen. Inmiddels is echter duidelijk geworden dat de vliegbasis alleen nog in gebruik is als helikopterbasis en dat er geen plannen zijn om hier verandering in te brengen. Er zijn geen plannen bekend om jachtvliegtuigen op de vliegbasis te stationeren. Er bestaat echter geen garantie voor het gebruik van de vliegbasis in de toekomst.

#### *Geilenkirchen*

De vliegbasis Geilenkirchen is een NAVO-basis, vlakbij de gemeenten Onderbanken en Brunssum. De vliegbasis is de thuisbasis voor de AWACS-vliegtuigen van de NAVO. Boven Nederlands grondgebied zijn aan- en uitvliegroutes en twee circuits (gedeeltelijk) gelegen.

### **4. Beperkingen**

#### *4.1. Het bepalen van het beperkingengebied*

Bepalend voor de ligging en omvang van het beperkingengebied zijn het gebruik van de luchthaven, alsmede de ligging van start- en landingsbanen en de positie van navigatie- en communicatie-apparatuur van de luchthaven. Op basis daarvan kunnen geluidscontouren, externe-veiligheidscontouren en obstakelbeheergebieden worden bepaald. Gelet op deze contouren en de vliegveiligheid wordt door het bevoegd gezag het indirecte ruimtebeslag van een luchthaven bepaald. Dit indirecte ruimtebeslag wordt vastgelegd als het zogenaamde beperkingengebied, waar restricties gelden ten aanzien van diverse bestemmingen. Ook de obstakelbeperkingen, beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en een lasergebied (een gebied waarin bepaald gebruik van laserapparatuur niet is toegestaan) maken onderdeel uit van het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied kunnen deelgebieden worden onderscheiden voor geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid.

#### *4.2. Geluid*

Het beperkingengebied voor een buitenlandse luchthaven kan vanuit geluid worden vastgesteld aan de hand van de geluidcontouren die behoren bij de gebruiksruijme van de luchthaven die door de buitenlandse overheid is vergund. Wanneer die vergunde gebruiksruijme wordt gewijzigd, zal een wijziging van een beperkingengebied (zo nodig) volgen. In dat geval zullen op basis van een nieuwe invoerset nieuwe berekeningen plaatsvinden voor het bepalen van (de wijzigingen in) het beperkingengebied.

Tot dusverre wordt gewerkt met contouren in de beoordelingsmaat Kosteneenheid (60, 40 en 35 Ke). Naar aanleiding van de Europese richtlijn omgevingslawaai worden voor de Nederlandse burgerluchthavens de huidige dosismaten vervangen door één dosismaat voor geluidbelasting gedurende het etmaal, namelijk de  $L_{den}$ . Daarnaast wordt de  $L_{night}$  voorgescreven voor die gevallen waarbij er ook in de nacht sprake is van geluidbelasting. In het kader van uniformering verdient het aanbeveling om ook voor de gevolgen van de buitenlandse burgerluchthavens de  $L_{den}$ -dosismaat te hanteren in plaats van de Kosteneenheid. Voor het berekenen van de geluidbelasting vanwege de buitenlandse luchthavens

is Nederland echter afhankelijk van gegevens waarover niet zonder meer kan worden beschikt. Het streven is er evenwel op gericht ten aanzien van de burgerluchthaven Niederrhein terstond over te schakelen op de nieuwe dosismaat. Het uitgangspunt is dat de overschakeling op de nieuwe dosismaat zo beleidsneutraal mogelijk zal geschieden.

De overgang naar  $L_{den}$  voor militaire luchthavens is nog niet aan de orde. De  $L_{den}$  is namelijk niet zonder meer toepasbaar op geluid door militaire activiteiten op militaire terreinen. De vliegpatronen van militaire vliegtuigen wijken dermate af van die van burgervliegtuigen, dat de berekeningsmodellen die nu beschikbaar zijn, onvoldoende duidelijkheid opleveren. Zodra het beperkingengebied in  $L_{den}$  kan worden berekend, zal ook voor de militaire luchthavens de beoordelingsmaat Kosteneenheid worden vervangen door de  $L_{den}$ .

In de huidige systematiek voor Nederlandse luchthavens geldt in principe een verbod op nieuwbouw voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 35 Ke-geluidszone, behoudens uitzonderingsgevallen. Binnen de 40 Ke-contour dienen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen te worden geïsoleerd en binnen de 65 Ke-contour dienen woningen aan de woonbestemming te worden onttrokken.

Deze systematiek is in de geldende regelgeving op grond van de Wet geluidhinder eveneens gevolgd ten aanzien van de buitenlandse luchthavens. Ook onder de nieuwe regels zal dit het geval zijn, met dien verstande dat de Ke-contouren voor Niederrhein zullen worden vervangen door  $L_{den}$ -contouren. Hierbij dient echter direct te worden aangetekend dat de systematiek voor deze luchthavens alleen relevant is voor zover de desbetreffende contouren over Nederlands grondgebied liggen. De zones voor de luchthavens Niederrhein en Brüggen zijn recent verkleind.<sup>1</sup> Voor Niederrhein was dit mogelijk doordat de geluidsbelasting sterk is afgenomen door de conversie van het militaire veld naar een luchthaven voor burgerluchtvaart. Ook in het geval van de luchthaven Brüggen heeft het gewijzigde gebruik een verkleining van de zone mogelijk gemaakt. Sindsdien is de situatie, wat de ligging van de 35 Ke-, 40 Ke- en 65 Ke-contouren betreft, als volgt.

De zones voor de luchthavens Niederrhein en Brüggen bestrijken binnen Nederland nog slechts een zeer gering gebied. Voor Niederrhein vallen de 35 Ke-contour en de 40 Ke-contour op Nederlands grondgebied. Voor Brüggen valt alleen de 35 Ke-contour op Nederlands grondgebied; de 40 Ke-contour raakt de Nederlands-Duitse grens. Voor Geilenkirchen vallen de 35 Ke-contour, de 40 Ke-contour, de 45 Ke-contour, de 50 Ke-contour en de 55 Ke-contour op Nederlands grondgebied.

Programma's voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen in de geluidszones van de luchthavens Niederrhein, Brüggen en Geilenkirchen zijn eind vorige eeuw uitgevoerd en voltooid. Deze programma's zijn uitgevoerd in opdracht van de rijksoverheid. De wijze van uitvoering is afgeleid van de regeling geluidwerende voorzieningen zoals die op basis van de Luchtvaartwet is vastgesteld voor overeenkomstige programma's rond de nationale burger en militaire luchtvaartterreinen.

Dit wetsvoorstel zal niet leiden tot een hernieuwd isolatieprogramma. Nieuwe isolerende maatregelen komen slechts in beeld indien de 40 Ke-contour of de daarmee corresponderende  $L_{den}$ -contour anders zou komen te lopen als gevolg van een wijziging van de vergunde gebruiksruimte van de desbetreffende luchthaven. Deze situatie wordt op dit moment evenwel niet voorzien.

<sup>1</sup> Besluit van 20 oktober 2006, Stb. 586, artikel XXV. Bij het besluit zijn de kaarten gevoegd waarop de zones zijn aangegeven.



Een en ander betekent dat, wat het geluidaspect betreft, thans alleen het nieuwbouwverbod binnen de 35 Ke-contour relevant is. Dit zal zo blijven onder de nieuwe regels, met dien verstande dat de 35 Ke-contour voor Niederrhein zal worden vervangen door een  $L_{den}$ -contour.

Voor eventuele nieuwe isolatiesituaties biedt artikel 8a.61 in verbinding met artikel 8.32 de basis voor de mogelijkheid voor het treffen van geluidwerende voorzieningen aan woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, voor zover die gebouwen vanwege het luchthavenluchtverkeer een geluidbelasting kunnen ondervinden die ligt boven de in de regeling opgenomen maximale waarden. Het ligt in de rede om de bepalingen van de regeling voor de nationale luchthavens van overeenkomstige toepassing te verklaren ten aanzien van het treffen van geluidwerende voorzieningen in verband met de gevolgen van buitenlandse luchthavens.

Ten slotte kan nog worden vermeld dat nieuwbouw die wel plaatsvindt, dient te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit 2003 inzake de bescherming tegen geluid van buiten.

#### 4.3. Externe veiligheid

Het voornemen is om regels vast te stellen voor het plaatsgebonden risico vanwege burgerluchthavens (wat buitenlandse luchthavens betreft dus Niederrhein). Het voornemen is dat woningen binnen de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risico (PR) veiligheidscontour in principe aan de woonbestemming moeten worden onttrokken. Bewoners binnen deze contour hebben echter een blijfrecht. Verder zal binnen de  $10^{-6}$  PR veiligheidscontour een nieuwbouwverbod gelden van woningen en andere kwetsbare bestemmingen en van kantoren tenzij een vvgb door de Minister van VROM is afgegeven (zie onderstaande tabel).

Vertaald	Kwetsbare bestemmingen	Beperkt kwetsbare bestemmingen	Overige bestemmingen
Binnen de $10^{-5}$ contour	Sloop, tenzij bewoners niet willen vertrekken	Bestaand kan blijven staan, alleen vervangende nieuwbouw mogelijk met vvgb	Nieuwbouw alleen met vvgb
Binnen de $10^{-6}$ contour	Geen nieuwbouw	Nieuwbouw alleen met vvgb	Nieuwbouw alleen met vvgb
Type object	Woningen Onderwijs Gezondheidszorggebouwen	Bedrijven Kantoren Kazernes Dienstwoningen Sport- en recreatiebestemmingen	Permanent onbewoonde gebouwen Overige

Als de Minister van VROM een vvgb wil afgeven, zal hij moeten aantonen dat een gedegen afweging heeft plaatsgevonden als nieuwbouw binnen de  $10^{-6}$  PR wordt toegestaan. Ten aanzien van woningen en kwetsbare gebouwen wordt de verklaring slechts verleend:

- bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing,
- bij verandering van de bestemming van een gebouw, of
- bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het beperkingengebied, met dien verstande dat de bestemming aan de oorspronkelijke woning of kwetsbaar gebouw wordt onttrokken.

Ook kan de Minister van VROM bij de vvgb nadere eisen stellen aan de beperkingengebieden. Zo is het mogelijk om nadere richtlijnen vast te stellen inzake de dichtheden van bebouwing en van bedrijven en kantoren. Nadere richtlijnen kunnen bijvoorbeeld inhouden dat het aantal personen per hectare niet toeneemt. Bovendien kan de Minister van VROM de lijn van Schiphol gebruiken om te bepalen of een beperkt kwets-

bare bestemming kan worden bijgebouwd. Bij Schiphol wordt het aantal van maximaal tien personen per hectare gehanteerd.

Een bepaling over het voeren van groepsrisicobeleid is afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek dat loopt naar een andere vormgeving van het groepsrisicobeleid bij Schiphol.

Zoals aangegeven in § 2.1, worden conform de RBML voor militaire luchthavens geen normen voor externe veiligheid verplicht gesteld. Indien voor militaire luchthavens zones voor externe veiligheid kunnen worden vastgesteld, zullen ook voor deze luchthavens contouren worden vastgesteld.

De verwachting is dat de begrenzing van het beperkingengebied in verband met de externe veiligheid grotendeels zal vallen binnen de begrenzing van het beperkingengebied vanuit geluid. Het feit dat het beperkingengebied mede betrekking zal hebben op de externe veiligheid, zal derhalve naar verwachting slechts in beperkte mate gevolgen hebben voor de omvang en ligging van het gebied waarbinnen beperkingen van toepassing zijn. Naar verwachting zal alleen de  $10^{-6}$ -contour over Nederlands grondgebied lopen.

Ten aanzien van andere objecten dan woningen doet zich wel een verschil voor. Dit vloeit voort uit het feit dat er verschillen zijn tussen de objecten die worden beschouwd als geluidsgevoelige objecten en de objecten die worden beschouwd als kwetsbare bestemmingen c.q. beperkt kwetsbare bestemmingen voor de externe veiligheid. Zo zijn kantoorgebouwen geen geluidsgevoelig object, maar wel kwetsbaar of beperkt kwetsbaar voor de externe veiligheid. Bovendien gelden, wat externe veiligheid betreft, ook beperkingen voor andere dan kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen (zie het schema hierboven). De beperkingen die binnen de betrokken contouren gelden, zullen dus mede van toepassing zijn op bepaalde objecten die niet worden beschouwd als geluidsgevoelige objecten. Als gevolg van deze verschillen zullen binnen het beperkingengebied beperkingen gelden voor nieuwbouw van meer categorieën objecten dan binnen de huidige geluidszone.

#### *4.4. Vliegveiligheid*

In gebieden rond luchthavens gelden op grond van internationale regels beperkingen voor het gebruik van gronden. Deze beperkingen zijn noodzakelijk in verband met het veilige gebruik van een luchthaven door het luchthavenluchtverkeer. Het gaat in de eerste plaats om hoogtebeperkingen. Deze hoogtebeperkingen bewerkstelligen dat geen objecten met een bepaalde hoogte rondom een luchthaven worden opgericht die de vliegveiligheid in gevaar kunnen brengen. Daarnaast gelden er diverse beperkingen die ervoor zorgen dat de vliegveiligheid anderszins niet in gevaar wordt gebracht, zoals beperkingen ten aanzien van bestemmingen die apparatuur voor radiocommunicatie, navigatie en plaatsbepaling verstoren of die vogels aantrekken. Deze regels vloeien voort uit (inter)nationale verplichtingen die op grond van het Verdrag van Chicago of NAVO Standardization Agreements (STANAG's) geïmplementeerd moeten worden in Nederlandse wetgeving. In dit kader wordt gewerkt met een «obstakelbeheergebied». Er zijn ontwikkelingen om de obstakelbeheergebieden voor militaire luchthavens aan te vullen om deze meer te laten overeenkomen met die van de burgerluchthavens.

De obstakelbeheergebieden voor de luchthavens Niederrhein, Brüggen en Geilenkirchen bestrijken Nederlands grondgebied.



Wat de vliegveiligheid betreft, blijven dezelfde internationale eisen van toepassing die ook nu al gelden. De omvang en ligging van het gebied waarbinnen beperkingen van toepassing zijn (het obstakelbeheergebied), en de aard van die beperkingen, zullen voor dit aspect dus niet veranderen.

## **5. Relatie tot andere regelingen**

### *5.1. De relatie tot de RBML*

Naast de luchthaven Schiphol wordt in de RBML onderscheid gemaakt tussen burgerluchthavens van regionale betekenis, burgerluchthavens van nationale betekenis en militaire luchthavens. Voor de inhoud van het voorliggende wetsvoorstel is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de regels die als gevolg van de RBML gaan gelden voor burgerluchthavens van regionale betekenis (titel 8.3 van de RBML).

Het voorliggende wetsvoorstel heeft zowel betrekking op burgerluchthavens als op militaire luchthavens in het buitenland. Omdat het wetsvoorstel alleen betrekking heeft op de gevolgen voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied, is er in principe geen reden in de regels onderscheid te maken tussen beide categorieën van luchthavens. In zoverre wijkt het wetsvoorstel af van de RBML dat wel aparte regels voor militaire luchthavens kent. Wel is in het voorliggende wetsvoorstel rekening gehouden met de aparte regels voor militaire luchthavens in die zin dat de bepaling inzake de inhoud van het beperkingenbesluit buitenlandse luchthaven, wat betreft de externe veiligheid, voor militaire luchthavens is geformuleerd als een bevoegdheid tot regelstelling, zoals de RBML dat ook doet voor militaire luchthavens. Voor burgerluchthavens is regelstelling in verband met de externe veiligheid verplicht (artikel 8a.57, tweede lid).

Inhoudelijk zijn er nog twee belangrijke verschillen tussen de regels in dit wetsvoorstel en de regels voor burgerluchthavens van regionale betekenis. In de *eerste* plaats kennen laatstgenoemde regels het luchthavenbesluit, dat diverse onderwerpen betreft, zowel betreffende het gebruik van de luchthaven door luchtvaartuigen als het gebied rond de luchthaven (het beperkingengebied). Het voorliggende wetsvoorstel betreft uitsluitend het gebied rond de luchthaven (voor zover gelegen op Nederlands grondgebied). In de *tweede* plaats zijn gedeputeerde staten het bevoegd gezag voor luchthavens van regionale betekenis, terwijl het bevoegd gezag voor het beperkingengebied rond buitenlandse luchthavens op rijksniveau ligt (zie § 2.2).

Ondanks de keuze voor aansluiting bij de regels voor luchthavens van regionale betekenis, worden in het onderhavige wetsvoorstel in enkele gevallen artikelen die voor Schiphol gelden, van overeenkomstige toepassing verklaard. Ten *eerste* betreft het enige artikelen die ook in de regels voor luchthavens van regionale betekenis van overeenkomstige toepassing worden verklaard, te weten artikel 8.8, een deel van artikel 8.9, alsmede de artikelen 8.10 tot en met 8.12, 8.31, tweede lid, en 8.32. Ten *tweede* betreft het artikel 8.31, eerste lid, inzake schadeloosstelling, en artikel 8.33, inzake geldelijke steun uit 's Rijks kas aan gemeenten. De regels voor luchthavens van regionale betekenis kennen weliswaar soortgelijke bepalingen (artikel 8.56, eerste lid, en artikel 8.57), maar deze kunnen minder gemakkelijk van overeenkomstige toepassing worden verklaard omdat het bevoegde overheidsniveau verschillend is: artikel 8.56, eerste lid, gaat uit van gedeputeerde staten als het bevoegd gezag, en artikel 8.57 heeft betrekking op geldelijke steun uit de provinciale kas, hetgeen voor buitenlandse luchthavens niet aan de orde is.

De bijlage bij deze memorie van toelichting biedt meer gedetailleerd inzicht in de verhouding tussen de betrokken artikelen.

## *5.2. Wet geluidhinder; in te trekken regelingen*

Na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zullen regels inzake de geluidsaspecten van buitenlandse luchthavens niet langer worden gebaseerd op de Wet geluidhinder. Op grond van artikel 108 van de Wet geluidhinder gelden thans het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg en het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg. Als uitvloeisel van dit wetsvoorstel komen deze besluiten te vervallen. Een overgangsbepaling voorziet in een goede overgang van het oude op het nieuwe besluit (artikel III).

Als gevolg van de verplaatsing van de regels inzake de geluidsaspecten van buitenlandse luchthavens van de Wet geluidhinder naar de Wet luchtvaart zal ook artikel 110 van de Wet geluidhinder niet langer van toepassing zijn op de geluidsaspecten van deze luchthavens. Ingevolge dit artikel wordt een keuze gemaakt uit twee varianten. In de ene variant krijgt de buitenlandse luchthaven een eigen zone, met daarbij behorende geluidswaarden, en behouden andere in de Wet geluidhinder geregelde geluidsbronnen (industrieterreinen, wegen, spoorwegen) hun eigen regime. In de andere variant wordt het geluid van industrieterreinen, wegen, spoorwegen en de buitenlandse luchthaven verdisconteerd in één geluidswaarde per gevel. Binnen de zone die voor de buitenlandse luchthaven is ingesteld, vinden de hoofdstukken van de Wet geluidhinder voor industrieterreinen, wegen en spoorwegen in dat geval geen toepassing. Ten aanzien van de drie buitenlandse luchthavens is thans gekozen voor de eerstgenoemde variant. Onder de nieuwe regels zal dat de enige mogelijkheid zijn; ieder geluidsbron behoudt dan zijn eigen regime. Wel wordt artikel 110f van de Wet geluidhinder aangepast. Dit artikel heeft betrekking op de cumulatie van geluid vanwege verschillende geluidsbronnen. Zie hiervoor artikel II, onder B, van dit wetsvoorstel.

## **6. Gevolgen van het wetsvoorstel**

### *6.1. Vooropmerking*

Het wetsvoorstel biedt hoofdzakelijk een basis voor regelgeving bij algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling. In rechtstreekse zintreden eventuele gevolgen van de nieuwe regels eerst in bij vaststelling van deze uitvoeringsregelingen. Omdat de nieuwe systematiek echter is verankerd in het wetsvoorstel zelf, wordt in dit hoofdstuk toch al ingegaan op deze gevolgen.

### *6.2. Administratieve lasten*

Onder administratieve lasten worden verstaan: de kosten, door burgers of bedrijven te maken om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. De voorschriften van het wetsvoorstel richten zich tot de gemeenten. Zij nemen deze voorschriften in acht bij het nemen van bepaalde besluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het besluit omtrent het verlenen van een bouwvergunning. Voor bedrijven en burgers treden administratieve lasten op indien zij een procedure moeten doorlopen ten behoeve van het verkrijgen van een besluit op grond van de Wet ruimtelijke ordening of van een bouwvergunning. Het doorwerken van de onderhavige regels in planologische besluiten of de bouwvergunning brengt geen wijziging mee in de omvang van de administratieve lasten die met dergelijke procedures

gepaard gaan. De procedure moet in elk geval worden doorlopen; de gemeente draagt zorg voor de doorwerking.

De luchthaven Niederrhein is in dit verband aan te merken als een «bedrijf», omdat zij wordt geëxploiteerd door een private ondernemer. Indien de exploitant van deze luchthaven deelneemt in een Commissie regionaal overleg luchthaven, kan dit voor hem gepaard gaan met administratieve lasten. Een verandering in de omvang van deze lasten zal evenwel niet optreden, indien hij ook thans reeds in een dergelijke commissie participeert.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft laten weten dat het wetsvoorstel niet ter toetsing aan dit college behoeft te worden voorgelegd.

### *6.3. Financiële gevolgen voor de overheid*

Evenals tot dusverre werken de regels door in de planologische besluitvorming en in het verlenen van (bouw)vergunningen. Voor de overheid zullen daarom niet of nauwelijks financiële gevolgen optreden. Ook ten aanzien van de kosten van geluidwerende voorzieningen worden geen gevolgen voorzien, aangezien de noodzakelijke saneringen reeds zijn uitgevoerd. Dat zou eerst kunnen veranderen indien de vergunde gebruiksruimte van een luchthaven wordt gewijzigd. Dat wordt evenwel niet voorzien, en zou bovendien geen gevolg zijn van dit wetsvoorstel. Gelet op het te verwachten verloop van de contouren, worden kosten voor de sloop van gebouwen evenmin voorzien.

Er wordt vanuit gegaan dat er vooralsnog geen financiële effecten zijn als gevolg van het feit dat de nieuwe regels ook betrekking hebben op de externe veiligheid. Vooralsnog komen er alleen normen voor externe veiligheid voor burgerluchthavens, dus voor Niederrhein. Alleen de 10<sup>-6</sup> contour van die luchthaven loopt over Nederland. Daarbij gaat het om een zeer gering gebied. Binnen dat gebied geldt reeds een nieuwbouwverbod vanuit geluidoogpunt. Een nieuwbouwverbod vanuit het oogpunt van de externe veiligheid valt daar op zich mee samen, en voegt in zoverre niets toe. Wel geldt het nieuwbouwverbod vanuit het oogpunt van de externe veiligheid voor meer categorieën objecten dan het nieuwbouwverbod vanuit geluidoogpunt. Gelet op de geringe oppervlakte van het gebied worden financiële gevolgen van enige betekenis daarvan niet verwacht. De normen voor externe veiligheid bij de militaire luchthavens moeten nog worden bepaald. Wanneer dat zal gebeuren, is nog niet duidelijk.

### *6.4. Bedrijfseffecten*

Bedrijfseffecten zullen niet of vrijwel niet optreden als gevolg van het wetsvoorstel. Bepaalde nieuwe bedrijven zullen zich wellicht niet, of niet overal, in het beperkingengebied kunnen vestigen, hetgeen betekent dat zij een locatie elders zullen moeten vinden, maar dit is niet anders dan bij elke toetsing van een potentiële nieuwe bedrijfsvestiging aan het vigerende planologische regime. Bestaande bedrijven kunnen wel nadelige gevolgen ondervinden als zij willen uitbreiden. Voor het geluidaspect en de vliegveiligheid is dit echter niet anders dan thans reeds het geval is. Bovendien gaat voor dat geval een compensatieregeling gelden op grond van artikel 8a.61 juncto artikel 8.31, eerste lid.

### *6.5. Milieu-effecten*

In § 4.2 tot en met § 4.4 is ingegaan op de inhoudelijke kant van de nieuwe regels.

### *Geluid*

De regels inzake de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer worden door het wetsvoorstel niet beïnvloed. Voor zover de huidige contouren één op één zullen worden overgezet, zal er geen sprake zijn van een verandering in milieu-effecten. Er zullen zich dan pas milieu-effecten voordoen als de capaciteit van een luchthaven verandert. Dan zal er opnieuw een beperkingengebied moeten worden vastgesteld, hetgeen kan leiden tot gevolgen voor de betrokken bestemmingsplannen of tot isolatie of sloop van woningen. Dit zou evenwel niet het gevolg zijn van dit wetsvoorstel. Voor zover wordt overgegaan op de nieuwe dosismaat  $L_{den}$ , kunnen verschuivingen optreden in de relevante contouren. De milieu-effecten hiervan zullen naar verwachting beperkt zijn.

### *Externe veiligheid*

Het wetsvoorstel geeft regels inzake de externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer voor de ruimtelijke ordening in Nederland. Het wetsvoorstel leidt ertoe dat er wettelijke regels komen leidend tot het ontstaan van een veilige scheiding tussen de luchthaven en de omgeving, voor zover in Nederland gelegen.

### *Vliegveiligheid*

De vliegveiligheid is gereguleerd in internationale voorschriften welke in het kader van de invoering van dit wetsvoorstel niet zullen veranderen. Daarom zullen de toepasselijke beperkingen niet door dit wetsvoorstel worden beïnvloed.

## *6.6. Ruimtelijke gevolgen*

Ten aanzien van de ruimtelijke gevolgen van de nieuwe regels moet een onderscheid worden gemaakt tussen de omvang en ligging van het beperkingengebied enerzijds, en de binnen dat gebied toepasselijke beperkingen anderzijds. Hierna wordt daarop in hoofdlijnen ingegaan. Voor een zuivere vergelijking wordt daarbij uitgegaan van een gelijkblijvende vergunde gebruiksruimte van de betrokken luchthavens. In de toelichting op het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven zal voor elke luchthaven meer in detail op de ruimtelijke gevolgen worden ingegaan.

Wat de vliegveiligheid betreft, blijven dezelfde internationale eisen van toepassing die ook nu al gelden. De omvang en ligging van het gebied waarbinnen beperkingen van toepassing zijn (het obstakelbeheergebied), en de aard van die beperkingen, zullen voor dit aspect dus niet veranderen. Het navolgende betreft daarom uitsluitend de aspecten geluid en externe veiligheid.

### *Omvang en ligging van het beperkingengebied (geluid en externe veiligheid)*

Zoals aangegeven in § 4.2, bestrijken de geluidszones voor Niederrhein en Brüggen binnen Nederland nog slechts een zeer gering gebied. Rond die luchthavens zijn de ruimtelijke gevolgen reeds daarom, wat het geluid-aspect betreft, zeer beperkt.

Om de optredende gevolgen ten aanzien van het geluidaspect in beeld te brengen, moet een vergelijking worden gemaakt tussen de omvang en ligging van de huidige zone en die van het nieuwe beperkingengebied. Uitgaande van een gelijkblijvende vergunde gebruiksruimte van de betrokken luchthavens, zullen verschillen alleen optreden als gevolg van de overgang op een andere dosismaat. Zoals eerder aangegeven, blijft ten aanzien van Brüggen en Geilenkirchen de huidige dosismaat vooralsnog gehandhaafd. Het ligt in de rede dat de grenzen van het beperkingen-

gebied en die van de huidige zone dus, wat het geluidaspect betreft, voor deze luchthavens zullen samenvallen. Voor de luchthaven Niederrhein zal wel worden overgegaan op de nieuwe dosismaat  $L_{den}$ . In hoeverre de grenzen van het beperkingengebied voor Niederrhein daardoor gaan afwijken van die van de huidige zone, is afhankelijk van de  $L_{den}$ -waarde die gekozen wordt. Deze keuze zal worden gemaakt in het kader van de voorbereiding van het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven voor Niederrhein. Daarbij zal een beleidsneutrale overschakeling op de nieuwe dosismaat het uitgangspunt zijn. In elk geval zal het beperkingengebied voor Niederrhein ook onder de nieuwe dosismaat een zeer beperkte omvang hebben.

De verwachting is dat de begrenzing van het beperkingengebied in verband met de externe veiligheid grotendeels zal vallen binnen de begrenzing van het beperkingengebied vanuit geluid. Het feit dat het beperkingengebied mede betrekking zal hebben op de externe veiligheid, zal derhalve naar verwachting slechts in beperkte mate gevolgen hebben voor de omvang en ligging van het gebied waarbinnen beperkingen van toepassing zijn.

#### *Binnen het gebied toepasselijke beperkingen (geluid en externe veiligheid)*

Binnen de huidige geluidszone gelden verschillende beperkingen, afhankelijk van het verloop van de contouren. In feite is thans alleen het nieuwbouwverbod binnen de 35 Ke-contour relevant, omdat het isolatieprogramma binnen de 40 Ke-contour is afgerond en de 65 Ke-contour niet over Nederlands grondgebied loopt. Ook binnen het beperkingengebied zal, wat het geluidaspect betreft, alleen het nieuwbouwverbod praktisch relevant zijn. Enige verandering kan optreden door een verschuiving van de  $L_{den}$ -contour ten opzichte van de huidige 35 Ke-contour, maar deze verandering zal gering van omvang zijn.

Zoals aangegeven, komen er vooralsnog alleen normen voor externe veiligheid voor burgerluchthavens, dus voor Niederrhein. Ee aard van de beperkingen hangt af van het verloop van de  $10^{-6}$  contour. De  $10^{-6}$  contour zal naar verwachting zijn gelegen binnen de begrenzing waarbinnen thans vanuit geluidooppunt nieuwbouw van woningen – behoudens uitzonderingen – is uitgesloten. Het nieuwbouwverbod dat voor externe veiligheid gaat gelden binnen de  $10^{-6}$  contour, zal dus overlappen met het nieuwbouwverbod voor geluid.

De  $10^{-5}$  contour zal grosso modo samenvallen met de 65 Ke-contour, en zal naar verwachting dus niet over Nederlands grondgebied lopen.

Ten aanzien van andere objecten dan woningen doet zich wel een verschil voor. In § 4.3 is dit reeds toegelicht. Als gevolg van deze verschillen zullen binnen het beperkingengebied beperkingen gelden voor nieuwbouw van meer categorieën objecten dan binnen de huidige geluidszone.

#### *6.7. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid*

Evenals in de huidige systematiek werken de regels door in de planologische besluitvorming en in het verlenen van (bouw)vergunningen. De uitvoerbaarheid wordt door de nieuwe regels dan ook niet beïnvloed.

Ten aanzien van burgerluchthavens (Niederrhein) zal de Inspectie VenW ten behoeve van de besluitvorming over de afgifte van verklaringen van geen bezwaar ondersteuning bieden in het kader van de toetsing of een doorsnijding van een hoogtebeperkingsvlak voor obstakels en CNS-apparatuur toegestaan kan worden. In dat kader zullen ook gegevens worden

ingewonnen bij instanties in Duitsland. Indien de bevoegde instanties in Duitsland positief reageren op de beoogde doorsnijding, zal deze kunnen worden toegestaan. Bij een negatieve reactie van de bevoegde instanties zal de Inspectie VenW een «second opinion» geven alvorens een beslissing wordt genomen. Indien het een ontheffing betreft voor tijdelijke objecten, zoals bouwkransen, zal de Inspectie VenW eveneens ondersteuning bieden, waarbij gegevens zullen worden ingewonnen in Nederland en Duitsland. Voor militaire luchthavens zal het Ministerie van Defensie op vergelijkbare wijze ondersteuning bieden.

De handhaafbaarheid verandert formeel in gunstige zin, omdat de decentrale overheden niet meer gehouden zijn tot de naleving van geluidnormen die buiten hun macht valt. Praktisch gesproken blijft de handhaving verlopen via de handhaving van bestemmingsplannen en bouwvergunningen; de handhaafbaarheid daarvan wordt niet beïnvloed.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

Onderdeel A behelst de opname van het nieuwe begrip «besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven» in artikel 1.1.

#### *Onderdeel B*

Het opschrift van titel 8A.5 wordt aangepast met het oog op de invoeging van de nieuwe titel 8A.6.

#### *Onderdeel C*

##### *Artikel 8a.54*

Het *eerste lid* van dit artikel geeft de verplichting om een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven vast te stellen voor de drie buitenlandse luchthavens waarvan de relevante contouren voor geluid en externe veiligheid over Nederlands grondgebied lopen; ook vanuit het oogpunt van de vliegveiligheid hebben deze luchthavens gevolgen op Nederlands grondgebied. De bepaling laat in het midden of voor elke betrokken luchthaven een afzonderlijk besluit wordt vastgesteld, dan wel dat één besluit wordt vastgesteld dat betrekking heeft op alle betrokken luchthavens. In het eerste lid wordt ook aangegeven of het een burgerluchthaven of een militaire luchthaven betreft. Dit is van belang in verband met het onderscheid dat in het tweede lid van artikel 8a.57 tussen beide categorieën luchthavens wordt gemaakt.

Doordat de betrokken luchthavens in het eerste lid met name worden genoemd, is het niet nodig om een «aanwijzings-amvb» vast te stellen. Titel 8A.6 geldt evenwel voor alle relevante luchthavens, dus ook voor luchthavens die eventueel in de toekomst een rol gaan spelen. Daarom is de mogelijkheid van uitbreiding bij algemene maatregel van bestuur opengelaten (*tweede lid*).

Het besluit zal worden vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. De voordracht daartoe zal worden gedaan door de Minister van VROM, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat (voor burgerluchthavens) c.q. de Minister van Defensie (voor militaire luchthavens). De Minister van VROM is ook verantwoordelijk voor de openbare voorbereiding van het besluit (kennisgeving van het ontwerp-besluit, gelegenheid bieden tot het inbrengen van zienswijzen, zie verder artikel 8a.60).



#### *Artikel 8a.55*

Het *eerste lid* van dit artikel schrijft het vaststellen van het beperkingengebied voor. In het *tweede lid* is vastgelegd dat de ruimtelijke indeling van het gebied nabij de luchthaven, voor zover dit gebied is gelegen op Nederlands grondgebied, en de begrenzing van het beperkingengebied worden bepaald aan de hand van het gebruik van de luchthaven, de ligging van start- en landingsbanen en de positie van navigatie- en communicatieapparatuur van de betrokken luchthaven. Bij het gebruik gaat het zowel om de omvang van het gebruik als om het type vliegtuigen dat op de luchthaven is toegestaan. Verandert de toegestane gebruiksruiimte, de ligging van start- en landingsbanen of de positie van navigatie- en communicatieapparatuur, dan moet ook het beperkingengebied worden aangepast.

#### *Artikel 8a.56*

In dit artikel wordt voorgeschreven dat het beperkingengebied (inclusief de begrenzingen van de diverse deelgebieden) op een of meer kaarten worden aangegeven met een schaal van ten minste 1:50 000. Deze kaarten maken onderdeel uit van het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven.

#### *Artikel 8a.57*

In het *eerste lid* van dit artikel wordt aangegeven omtrent welke onderwerpen het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven in elk geval regels dient te bevatten. Het betreft de geluidbelasting en de vliegveiligheid. In het *tweede lid* is aangegeven dat voor burgerluchthavens ook regels moeten worden gesteld omtrent de externe veiligheid. Voor militaire luchthavens kunnen dergelijke regels worden gesteld. Dit onderscheid is reeds toegelicht in § 2.1. Het *derde lid* bevat een uitwerking bij het eerste en tweede lid. In het eerste lid wordt de term «luchthavenluchtverkeer» gebruikt. De RBML voorziet in het opnemen van een begripsomschrijving van deze term in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart.

#### *Artikel 8a.58*

De artikelen 8.8 tot en met 8.11, die in het *eerste en het tweede lid* (groten-deels) van overeenkomstige toepassing worden verklaard, regelen de doorwerking van de diverse ruimtelijke bepalingen uit het luchthavenbesluit (lees: besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven). Op grond daarvan is ook een voorziening van toepassing voor afwijking van het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven. Daarvoor is wel een verklaring van de Minister van VROM nodig dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft (zie artikel 8.9, derde lid).

Door het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 8.12, eerste en tweede lid, geldt binnen het beperkingengebied – gelet op de vliegveiligheid – een verbod voor het oprichten van tijdelijke bouwwerken waarvoor geen bouwvergunning is vereist. Dit verbod is noodzakelijk omdat er objecten zijn waaraan op grond van het Verdrag van Chicago en STANAG's in verband met de veiligheid hoogtebeperkingen gesteld moeten worden, maar die niet vallen onder de werking van de artikelen 8.8 en 8.9. In de praktijk gaat het hierbij meestal om bouwkransen of andere tijdelijke hoge constructies. Van dit verbod kan door het eveneens van overeenkomstige toepassing verklaarde derde lid van artikel 8.12 ontheffing worden verleend.

Het *derde en het vierde lid* behelzen procedurele voorschriften inzake de voorbereiding van de beslissing op de aanvraag van een verklaring van geen bezwaar of een ontheffing. De Minister van VROM beslist na overleg met zijn betrokken ambtgenoot. Dat is van belang omdat het aspect van de vliegveiligheid een gespecialiseerde beoordeling vergt. De beslissing dient te zijn genomen binnen acht weken na de indiening van de

aanvraag. Voor deze enigszins ruime termijn is gekozen omdat overleg met buitenlandse autoriteiten noodzakelijk kan zijn. Op grond van het eerste lid van artikel 4:14 van de Algemene wet bestuursrecht kan de termijn zo nodig worden verlengd.

Opgemerkt wordt nog dat het Besluit zonerings buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg en het Besluit zonerings buitenlandse luchtvaartterrein Zuid-Limburg een bepaling kennen omtrent het verplicht instellen, door burgemeester en wethouders, van een akoestisch onderzoek bij het voorbereiden van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan (artikel 2c resp. 6). In het kader van de nieuwe systematiek is een specifieke grondslag voor een dergelijke verplichting niet in het wetsvoorstel opgenomen. Het spreekt voor zich dat burgemeester en wethouders in het kader van de naleving van de toepasselijke beperkingen waar nodig onderzoek zullen laten verrichten.

Op de doorwerking van de toepasselijke beperkingen in het planologisch instrumentarium is reeds ingegaan in § 2.1.

#### *Artikel 8a.59*

Het *eerste lid* biedt de basis voor reken- en meetvoorschriften, vast te stellen bij ministeriële regeling. Het *tweede lid* bevat een procedureel voorschrift met betrekking tot deze ministeriële regeling. Het ligt in de rede om voor de voorschriften aansluiting te zoeken bij de reken- en meetvoorschriften voor luchthavens in Nederland waartoe artikel 8.44, derde lid, en artikel 10.12, derde lid, zoals voorgesteld in het wetsvoorstel RMBL, de basis bieden.

#### *Artikel 8a.60*

Dit artikel verklaart de openbare voorbereidingsprocedure zoals die is vastgelegd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, van toepassing op de voorbereiding van een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven, en op een wijziging van een dergelijk besluit. Zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht door een ieder. Dit sluit aan bij artikel 8.48 van de Wet luchtvaart na wijziging door de RBML. Eerst na verwerking van de resultaten van de inspraakprocedure wordt het ontwerpbesluit ter advisering voorgelegd aan de Raad van State.

#### *Artikel 8a.61*

In dit artikel worden de artikelen 8.31 tot en met 8.33 van de Wet luchtvaart van overeenkomstige toepassing verklaard.

In *artikel 8.31, eerste lid*, is opgenomen dat schade die wordt veroorzaakt door het luchthavenbesluit onder bepaalde omstandigheden voor rekening van het Rijk komt. Het gaat dan om schade die redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de benadeelde behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op andere wijze is verzekerd. Te denken valt hierbij aan de eigenaren of bewoners van huizen die in het beperkingengebied liggen en die aan hun bestemming moeten worden onttrokken of worden geïsoleerd. Ook geldt dit voor degenen die planschade lijden omdat zij in het beperkingengebied iets niet meer kunnen realiseren wat voor de totstandkoming van het luchthavenbesluit nog wel mogelijk was.

Het *tweede lid* van art. 8.31 betreft de termijn voor het indienen van de aanvraag en het daarbij verschuldigde recht.

Het *derde lid* van artikel 8.31 geeft een voorrangsregeling indien als gevolg van de doorwerking van de ruimtelijke-orderingsbepalingen uit een luchthavenbesluit in gemeentelijke bestemmingsplannen schade wordt veroorzaakt die valt onder de werking van afdeling 6.1 van de Wro.

In dat geval geschiedt de schadevergoeding op grond van het bepaalde in het eerste lid van artikel 8.31.

*Artikel 8.32* biedt de grondslag voor een regeling voor het treffen van geluidwerende voorzieningen aan woningen of andere geluidsgevoelige objecten, voor zover die gebouwen vanwege het luchthavenluchtverkeer een geluidbelasting kunnen ondervinden die ligt boven de in die regeling opgenomen maximale waarden.

In *artikel 8.33* is de mogelijkheid opgenomen voor gemeenten om geldelijke steun te ontvangen ter bestrijding van de kosten die zij hebben gemaakt voor het in overeenstemming brengen van bestemmingsplannen met een luchthavenbesluit. Deze geldelijke steun heeft met name betrekking op het vergoeden van de kosten van de aankoop van woningen door de gemeenten in de sloopzones.

#### *Artikel 8a.62*

Artikel 8a.62 biedt de basis voor het instellen van een commissie voor regionaal overleg in relatie tot een buitenlandse luchthaven (*eerste lid*). De instelling van zo' commissie is – in afwijking van artikel 8.75 – facultatief geformuleerd, omdat de behoefte aan een commissie per buitenlandse luchthaven kan verschillen. Voorgesteld wordt de vormgeving (taak, samenstelling, werkwijze) van de commissie over te laten aan de Minister van VROM (*tweede lid*). Zo kan naar bevind van zaken de beste vorm worden bepaald, hetzij 1) continuering van een bestaande commissie, hetzij 2) vormgeving van een commissie regionaal overleg luchthaven naar het model dat de RBML kent voor burgerluchthavens van regionale betekenis (conform de artikelen 8.58 en 8.59), hetzij 3) vormgeving van de commissie van overleg en voorlichting milieu die de RBML kent voor militaire luchthavens (artikel 10.25). De huidige besluiten op grond van artikel 108 van de Wet geluidhinder bieden ook al de basis voor de instelling van een commissie. Zo vindt de Commissie AWACS Limburg, ingesteld met betrekking tot de luchthaven Geilenkirchen, haar basis in het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg. Deze commissie blijft gedurende de overgangperiode in werking (Artikel III, tweede lid).

#### *Onderdeel D*

Onderdeel D (aanpassing van artikel 11.1 van de Wet luchtvaart) maakt het aanwijzen van toezichthoudende ambtenaren door de Minister van VROM mogelijk.

#### *Onderdeel E*

Onderdeel E (invoeging van de artikelen 11.22a en 11.22b) biedt de basis voor de bestuursrechtelijke handhaving door de Minister van VROM. Deze bepalingen sluiten aan op de handhavingsbevoegdheden waarover andere bestuursorganen ten aanzien van luchthavens in Nederland ingevolge hoofdstuk 11 van de Wet luchtvaart beschikken. Bij de formulering van de teksten is rekening gehouden met de Aanpassingswet vierde tranche Awb.

Het nieuwe *artikel 11.22a* heeft betrekking op bestuursdwang. Bestuursdwang is mogelijk in twee situaties, beide gerelateerd aan artikel 8a.58 juncto artikel 8.12. Op grond van artikel 8a.58, tweede lid, juncto artikel 8.12, tweede lid, is het verboden een object op te richten of te plaatsen indien dit in strijd is met een regel in het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven omtrent de maximale hoogte van objecten. Op grond van artikel 8a.58, tweede lid, juncto artikel 8.12, vierde lid, kan de

Minister van VROM ontheffing ontlenen van dit verbod. Aan de ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden in het belang van de veiligheid. Bestuursdwang is zowel mogelijk als wordt gehandeld in strijd met genoemd verbod als wanneer wordt gehandeld in strijd met de beperkingen en voorschriften die aan de ontheffing zijn verbonden. Met de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang is ingevolge het systeem van de Algemene wet bestuursrecht tevens de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom gegeven.

Op grond van het nieuwe *artikel 11.22b* kan de Minister van VROM een bestuurlijke boete opleggen indien is gehandeld in strijd met artikel 8.12. De boete bedraagt maximaal 100 000 euro. Een boete kan worden opgelegd tezamen met een last onder dwangsom.

#### *Onderdeel F*

Door een aanpassing van artikel 12.1 van de Wet luchtvaart geldt voor het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven dezelfde beroepsregeling als voor een luchthavenbesluit. Er is beroep in één instantie, bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit beroep kan ook in het besluit opgenomen algemeen verbindende voorschriften betreffen.

### **Artikel II**

De wijzigingen van enige artikelen van de Wet geluidhinder die in dit artikel zijn opgenomen, hebben betrekking op de artikelen zoals deze luiden na aanpassing ingevolge de RBML en de in noot 2 bedoelde «veegwet» ter correctie van de RBML.

#### *Onderdeel A*

Als gevolg van dit wetsvoorstel behoeft artikel 108 van de Wet geluidhinder niet langer een basis te bieden voor regels inzake geluidhinder vanwege buitenlandse luchthavens. In het derde lid van artikel 108 is al bepaald dat regels op grond van dat artikel geen betrekking kunnen hebben op binnenlandse luchthavens. Als gevolg van de RBML komt het derde lid van artikel 108 te luiden: «Een maatregel als bedoeld in het eerste lid heeft geen betrekking op het bestrijden van de geluidhinder vanwege luchthavens waarop de hoofdstukken 8 en 10 van de Wet luchtvaart van toepassing zijn.» Door in dit lid een verwijzing toe te voegen naar de nieuwe titel 8A.6 van hoofdstuk 8A van de Wet luchtvaart, worden ook regels over buitenlandse luchthavens uitgesloten.

#### *Onderdeel B*

In de artikelen 110f en 166 vindt een identiek geformuleerde wijziging plaats.

Artikel 110f van de Wet geluidhinder heeft betrekking op cumulatie, dat wil zeggen een situatie waarin een geluidsgevoelig object geluidbelasting ondervindt vanwege meer dan één geluidsbron. Het betreft de situatie dat een geluidsgevoelig object is gelegen in twee of meer zones als bedoeld in de Wet geluidhinder of als vastgesteld krachtens de Wet geluidhinder, dan wel dat een geluidsgevoelig object is gelegen in één of meer van dergelijke zones en in een beperkingengebied dat is vastgesteld op grond van de Wet luchtvaart. In een dergelijke cumulatiesituatie geldt onder meer dat degene die op grond van het bepaalde bij of krachtens de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek moet verrichten, tevens onderzoek moet doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Ook moet dan worden aangegeven op welke wijze met

de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. In artikel 110f wordt door dit wetsvoorstel een verwijzing ingevoegd naar een beperkingengebied dat behoort bij een buitenlandse luchthaven. De cumulatiebepaling zal dus mede gelden als een geluidsgevoelig object is gelegen in één of meer zones overeenkomstig de Wet geluidhinder en in een beperkingengebied buitenlandse luchthaven. Overigens speelt het artikel ook nu al een rol via artikel 1a van het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg en artikel 2 van het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg. Artikel 166 van de Wet geluidhinder maakt het mogelijk dat de Minister van VROM gegevens betreffende de geluiduitstraling verlangt van beheerders van inrichtingen die zijn gelegen binnen een zone die is vastgesteld op grond van hoofdstuk VIII van de Wet geluidhinder, dan wel die zijn gelegen binnen een beperkingengebied dat is vastgesteld op grond van de Wet luchtvaart. De Minister van VROM kan van deze bevoegdheid gebruik maken ten behoeve van het instellen van geluidszones en ten behoeve van de bepaling van binnen geluidszones te nemen maatregelen ter beperking van de geluidhinder aldaar. In artikel 166 wordt een verwijzing ingevoegd naar een beperkingengebied dat behoort bij een buitenlandse luchthaven. Daardoor kunnen ook gegevens worden verlangd van beheerders van inrichtingen die zijn gelegen binnen een beperkingengebied dat behoort bij een buitenlandse luchthaven.

#### *Onderdeel C*

Hoofdstuk VIII B van de Wet geluidhinder heeft betrekking op de bescherming van de binnenwaarden van geluidsgevoelige objecten, dus op het treffen van geluidwerende maatregelen aan de gevel. De artikelen 111 tot en met 113 betreffen de geluidbelasting vanwege industrieterreinen en wegen. Artikel 114 betreft de geluidbelasting vanwege spoorwegen en vanwege geluidsbronnen waarvoor regels zijn gesteld op grond van hoofdstuk VIII van de Wet geluidhinder. Tot hoofdstuk VIII behoort ook artikel 108, dat de huidige basis vormt voor de regels voor de geluidhinder vanwege buitenlandse luchthavens. Het eerste lid van artikel 114 geldt generiek en betreft dus niet specifiek luchthavens. Dit lid kan ongewijzigd gehandhaafd blijven. Het tweede lid van artikel 114 betreft daarentegen specifiek de geluidhinder vanwege luchthavens (daar nog aangeduid als luchtvaartterreinen). Dit tweede lid bepaalt dat de regels betrekking hebben op de waarde van de geluidwering die de gevels van aanwezige of in aanbouw zijnde woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen ten minste moeten bieden. Dit lid dient te vervallen, omdat de regels ter zake voortaan zullen worden gesteld op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart (artikel 8a.61 juncto artikel 8.32).

#### **Artikel III**

Voor alle betrokken buitenlandse luchthavens dient binnen vijf jaar een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven te zijn vastgesteld. Dit is in lijn met de termijn voor regels voor luchthavens in Nederland, zoals vastgelegd in de RBML.

Als gevolg van de verandering van de systematiek (beperkingengebied in plaats van zone) en de bredere reikwijdte (ook andere onderwerpen dan geluid) zal de inhoud van de besluiten beperkingengebied buitenlandse luchthaven afwijken van de inhoud van de bestaande besluiten ingevolge artikel 108 van de Wet geluidhinder (het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg en het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg). Daarom moet voor elke betrokken luchthaven een nieuw besluit worden vastgesteld en kan niet worden volstaan met de voortzetting van de bestaande besluiten. Om een

vacuüm te voorkomen, is bepaald dat de bestaande algemene maatregelen van bestuur en de op grond daarvan genomen besluiten blijven gelden totdat een nieuw besluit voor de betrokken luchthaven in werking is getreden. In deze «interimperiode» komen de beide bestaande besluiten formeel te berusten op artikel III, tweede lid, van het onderhavige wetsvoorstel. De luchthavens Niederrhein en Brüggen vallen onder het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg. Dit besluit blijft voor Niederrhein gelden tot het tijdstip waarop voor deze luchthaven een besluit beperkingengebied is vastgesteld, en voor Brüggen totdat voor Brüggen een besluit beperkingengebied is vastgesteld. De luchthaven Geilenkirchen valt onder het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg. Dit besluit blijft voor Geilenkirchen gelden tot het tijdstip waarop voor deze luchthaven een besluit beperkingengebied is vastgesteld.

#### **Artikel IV**

Het wetsvoorstel zal, nadat het tot wet is verheven, pas in werking treden nadat de RBML (door de «veegwet» is gerepareerd en volledig) in werking is getreden.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer



**BIJLAGE**
**VERWIJZINGSTABEL VAN DE ARTIKELEN UIT HET WETSVOR-  
STEL NAAR DE ARTIKELEN UIT DE RBML VOOR BURGERLUCHT-  
HAVENS VAN REGIONALE BETEKENIS**

Artikel wetsvoorstel (titel 8A.6)	Onderwerp	Correspon-derend artikel in de RBML	Opmerkingen
8a.54 lid 1	Vaststellen besluit beperkingen-gebied buitenlandse luchthaven voor bestaande buitenlandse luchthavens	8.43 lid 1	Art. 8.43 lid 1 betreft vaststellen luchthavenbesluit.
8a.54 lid 2	Besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven voor eventuele nieuwe buitenlandse luchthavens	–	
8a.55 lid 1	Vaststellen beperkingengebied; het gebied dat als beperkingen-gebied wordt aangewezen	8.47 lid 1 en 8.47 lid 2 juncto 8.5 lid 3	
8a.55 lid 2	Wijze van bepalen van de ruimtelijke indeling en de begrenzing van het gebied	–	
8a.56	Vaststelling van het beperkingen-gebied met behulp van een of meer kaarten; schaal van de kaarten	8.47 lid 2 juncto 8.5 lid 5	Art. 8.5 lid 5 betreft ook het lucht-havengebied en kon daarom in dit wetsvoorstel uit het oogpunt van eenduidigheid en leesbaarheid niet van overeenkomstige toepassing worden verklaard.
8a.57 lid 1	Inhoud besluit beperkingen-gebied buitenlandse luchthaven (geluid en vliegveiligheid)	8.47 lid 3	
8a.57 lid 2	Inhoud besluit beperkingen-gebied buitenlandse luchthaven (externe veiligheid)	8.47 lid 3	In dit wetsvoorstel betreft het deels een kan-bepaling. Met het oog daarop is een apart lid 2 opgeno- men naast lid 1. Regelstelling inzake de externe veiligheid is verplicht voor burgerluchthavens (conform art. 8.47 lid 3) en facul- tatief voor militaire luchthavens (conform artikel 10.17 van de RBML).
8a.57 lid 3	Aanwijzen van gronden die niet bestemd zijn of gebruikt worden voor woningen of andere in het besluit aangewezen gebouwen	8.47 lid 2 juncto 8.7 lid 3	Omdat art. 8a.57 lid 3 verwijst naar (onderdelen van) lid 1 en lid 2, is, met het oog op de eenduidigheid, afgezien van het van overeenkom- stige toepassing verklaren van art. 8.7 lid 3. Gekozen is voor een zelfstandige tekst, die inhoudelijk overigens overeenkomt met art. 8.7 lid 3.
8a.58 lid 1	Van-overeenkomstige-toepas- singverklaring van de artikelen 8.8, 8.10 en 8.11	8.47 lid 2	Betreft de doorwerking van het beperkingengebied in de ruimte- lijke ordening.
8a.58 lid 2	Van-overeenkomstige-toepas- singverklaring van de artikelen 8.9 (deels) en 8.12	8.47 lid 2	Betreft de doorwerking van het beperkingengebied in de ruimte- lijke ordening (art. 8.9) en de maximale hoogte van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist (art. 8.12).
8a.58 lid 3	Nadere bepaling met betrekking tot bevoegdheid inzake verkla- ring van geen bezwaar en ont- heffing als bedoeld in lid 5	8.47 lid 2	

Artikel wetsvoorstel (titel 8A.6)	Onderwerp	Corresponderend artikel in de RBML	Opmerkingen
8a.58 lid 4	Beslistermijn voor verklaring van geen bezwaar en ontheffing	–	Een eigen, enigszins ruime beslistermijn is opgenomen in verband met noodzakelijk overleg met buitenlandse instanties.
8a.59 lid 1	Basis voor regels omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren en met betrekking tot de geluidbelasting en het externe-veiligheidsrisico	–	Dit artikel geeft de Minister van VROM een bevoegdheid ter zake. Overeenkomstige regels voor burgerluchthavens van regionale betekenis kunnen worden vastgesteld bij ministeriële regeling krachtens art. 8.44 lid 3.
8a.59 lid 2	Nadere bepaling met betrekking tot bevoegdheid inzake ministeriële regeling als bedoeld in lid 8	–	
8a.60	Toepasselijkheid van afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht op het voorbereiden van een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven of een wijziging daarvan	8.48	Art. 8.48 betreft voorbereiding van een luchthavenbesluit of een wijziging daarvan.
8a.61	Van-overeenkomstige-toepassingverklaring van de artikelen 8.31 t/m 8.33	T.a.v. art. 8.31 lid 1: 8.56 lid 1 T.a.v. art. 8.31 (overig) en 8.32: art. 8.56 lid 2 T.a.v. art. 8.33: 8.57	In verband met het aanwijzen van het juiste bevoegd gezag is niet art. 8.56 lid 1 maar art. 8.31 lid 1 van overeenkomstige toepassing verklaard. Omdat het in dit wetsvoorstel 's Rijks kas betreft, is niet art. 8.57 maar art. 8.33 van overeenkomstige toepassing verklaard.
8a.62 lid 1	Instellen van een Commissie regionaal overleg luchthaven	8.58 lid 1	In afwijking van artikel 8.58 lid 1 is de instelling van een commissie facultatief.
8a.62 lid 2	Regels voor de commissie worden bij amvb gesteld	–	De RBML bevat zelf een aantal regels (art. 8.58 en 8.59) en laat nadere regelstelling over aan gedeputeerde staten (8.58 lid 2).
11.1	Aanwijzing van toezichhoudende ambtenaren	11.1	Het wetsvoorstel bevat een aanvulling ten behoeve van een aanwijzing door de Minister van VROM.
11.22a	Toepassing van bestuursdwang	11.15 lid 1	
11.22b lid 1	Opleggen van bestuurlijke boete	11.16 lid 1	
11.22b lid 2	Van-overeenkomstige-toepassingverklaring van de artikelen 11.16 (lid 2 t/m lid 6) en 11.17 t/m 11.20	11.16 lid 2 t/m lid 6 en 11.17 t/m 11.20	
12.1	Beroepsregeling	12.1	De reikwijdte van art. 12.1 wordt uitgebreid tot het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven.