

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. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 1 juli 2009

Hiermee doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen (31 898, nr. 5) van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gesteld in het verslag van deze commissie gesteld op 23 april 2008 over het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied (Beperkingengebied buitenlandse luchthaven).

### **Antwoorden op de vragen**

Zowel de leden van de fractie van de PvdA als de SP vroegen zich af in hoeverre de geluidscontouren, externe veiligheidscontouren en obstakel-beheergebieden overeen zullen komen met de huidige geluidscontouren voor en na de overgang naar een nieuwe dosismaat en welke concrete gevolgen het wetsvoorstel op de korte en lange termijn zal hebben voor de drie gebieden waar het wetsvoorstel betrekking op heeft. Het wetsvoorstel ter behandeling is technisch en beleidsneutraal van aard en beoogt derhalve zo min mogelijk veranderingen aan te brengen in de situatie rondom de betreffende buitenlandse luchthavens. Ook heeft het wetsvoorstel niet tot doel de groei van buitenlandse luchthavens te beïnvloeden, zoals de leden van de SP-fractie zich afvroegen. Wel kent het voorstel de verplichting tot het opstellen van nieuwe luchthavenbesluiten waarin tevens, anders dan nu, de externe veiligheid moet worden gewaarborgd. Het is nog niet exact bekend waar deze verschillende contouren precies zullen liggen. Omwille van de leefomgevingskwaliteit en de inpassing in de ruimtelijke ordening wordt ernaar gestreefd om deze gebieden zoveel als mogelijk gelijk te houden, met dezelfde restricties voor het gebruik van de betreffende gebieden. Dit sluit niet uit dat een beperkt aantal woningen dat nu nog buiten bepaalde zones ligt hier in de toekomst in zullen vallen en vervolgens mogelijk geïsoleerd moet worden of voor een andere bestemming in aanmerking moet komen.

Hier bestaan inderdaad, zoals de leden van de PvdA-fractie zich afvroegen, schaderegelingen voor. De planschade die een dergelijke wijziging tot gevolg heeft, kan verhaald worden volgens de Wet ruimtelijke ordening.

Geluidsheffing, waar de PvdA-fractie een vraag over stelde, heeft geen betrekking op buitenlandse luchthavens. Heffingen op luchthavens

kunnen worden opgelegd door het daartoe bevoegde gezag. Dat is in deze gevallen niet de Nederlandse overheid waardoor er ook geen geluidsheffing kan worden opgelegd. De reden dat er toch vanuit deze velden over Nederlandse grondgebied wordt gevlogen wordt veroorzaakt doordat dit gunstige aan- en uitvliegroutes betreft voor deze bij de grens gelegen luchthavens, waarvan het gebruik in overleg met Nederland is vastgesteld

De leden van de PvdA-fractie vroegen zich af of een buitenlandse luchthaven of luchtvaartmaatschappij verplicht kan worden deel te nemen aan een commissie regionaal overleg. Krachtens art. 8a.62 van het wetsvoorstel kan de minister van VROM een commissie regionaal overleg instellen voor een buitenlandse luchthaven. Buitenlandse autoriteiten en bedrijven kunnen hiervoor uitgenodigd worden, maar kunnen niet worden verplicht deel te nemen. Een voorbeeld is de Commissie Regionaal Overleg Limburg, waarin de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen zitting neemt. Bij het besluit hiertoe is de basis aangewezen als deelnemer, doch het is aan de commandant van de basis om te kiezen of deze deelneemt en wie dat namens de basis doet.

De leden van de PvdA-fractie vroegen wat er gebeurt wanneer de Rijksoverheid ervoor kiest een gebied dat eerst een beperkingengebied is, vol te bouwen met woningen. Dit valt echter onmogelijk te rijmen met het waarborgen van zowel de veiligheid als de leefomgevingskwaliteit in een dergelijk gebied. De situatie zoals die wordt geschetst in de vraag zal daarom ook nooit ontstaan. Op de vervolgvraag hoe afgedwongen kan worden dat de vliegpaden van een Duitse luchthaven worden verlegd kan worden geantwoord dat afdwingen niet mogelijk is. Dergelijke wijzigingen kunnen alleen plaatsvinden in overleg met Duitse zijde.

Naast dat buitenlandse luchthavens op ruimtelijk en milieugebied invloed kunnen hebben op Nederlands grondgebied, kunnen Nederlandse luchthavens dat natuurlijk ook in het buitenland, zoals de leden van de SP-fractie opmerkten. De beperkingengebieden rondom de Nederlandse luchthavens overschrijden de landsgrenzen van Nederland echter niet. Ten aanzien van het grensoverschrijdend gebruik van het luchtruim is er uiteraard overleg met de buurlanden.

De leden van de SP-fractie vernemen graag wat het momenteel onmogelijk maakt om veiligheidszones te bepalen rond militaire luchthavens en waarom dit geen probleem vormt bij burgerluchthavens. De reden dat het momenteel nog niet mogelijk is om veiligheidszones te bepalen rond militaire luchthavens is dat militaire vliegtuigen gebruik maken van een meer uitgebreide selectie aan vliegprocedures rond luchthavens dan burgervliegtuigen dat doen. Er wordt momenteel een model ontwikkeld om al deze procedures mee te nemen, teneinde ongewenste sanerings-situaties te voorkomen die zouden ontstaan bij toepassing van het huidige model. Op de vraag van de SP-fractie waarom de geluidsoverlast van AWACS vanaf luchthaven Geilenkirchen expliciet buiten de orde van dit wetsvoorstel wordt gehouden, kan worden geantwoord dat dit niet gebeurt: de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen wordt niet expliciet buiten het wetsvoorstel gehouden. Voor het bepalen van de dosismaat geldt dat de  $L_{den}$  niet zonder meer toepasbaar is op geluid door militaire activiteiten op militaire terreinen, anders dus dan bij civiele luchthavens. De vliegpatronen van militaire vliegtuigen wijken dermate af van die van burgervliegtuigen, dat de nu beschikbare berekeningsmodellen niet voldoende duidelijkheid geven. Derhalve zal Defensie vooralsnog de geluidsbelasting rond militaire luchthavens blijven uitdrukken in Kosteneenheden (Ke).

De SP-fractie verneemt ook graag wat het verschil in beleving is voor omwonenden tussen geluidsoverlast van militaire vliegtuigen en van burgerluchtvaart. Uit het RIVM-belevingsonderzoek over de perceptie van

omwonenden op de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen is gebleken dat de hinderervaring van burgers rondom burgerluchthavens verschilt van die rond de basis. De ervaren overlast blijkt sterker te zijn wanneer men een relatief sterk negatief gevoel heeft ten aanzien van de vliegtuigen die het geluid veroorzaken, zoals bijvoorbeeld het geval is bij de AWACS-vliegtuigen.

Uit dit belevingsonderzoek is gebleken dat 41 000 inwoners in de regio aangeven ernstige hinder van militair vliegverkeer te ervaren. De leden van de SP-fractie vroegen naar dergelijke cijfers voor alle buitenlandse luchthavens, maar een dergelijk onderzoek is alleen voor Geilenkirchen uitgevoerd zodat alleen hiervoor deze cijfers bekend zijn.

De PvdA-fractie wil graag weten wanneer het besluit beperkingengebied voor Niederrhein zal worden genomen met daarin de nieuwe  $L_{den}$ -waarde. Tussen Nederland en Duitsland is in 2003 een bilateraal verdrag gesloten waarin het beperkingengebied is geregeld op grond van Ke-waarden.

Voor een verdrag met daarin de nieuwe toe te passen  $L_{den}$ -waarde is nog geen besluit genomen. Dit moet binnen vijf jaar gebeuren.

Wat betreft de vraag van de PvdA-fractie wanneer de RBML definitief in werking zal treden, kan worden geantwoord dat het kabinet ernaar streeft om de wet RBML in werking te laten treden per 1 november 2009.

In deze wet wordt overigens niet meer specifiek ingegaan op groepsrisico rondom Schiphol, waar de PvdA-fractie naar vroeg.

Wat betreft de vraag van de SP-fractie over de groeiprognozes van de buitenlandse luchthavens en de Nederlandse voorwaarden aan de ontwikkelingsplannen hiervan kan worden geantwoord dat, wanneer de luchthavens een zodanige groei beogen dat de geluidscontouren in Nederland aangepast zouden moeten worden, er kan worden verwacht dat, in het kader van goed nabuurschap, van Duitse zijde het initiatief wordt genomen of en op welke wijze dit te faciliteren valt en zo ja, hoe. Momenteel zijn dergelijke initiatieven niet bekend.

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