



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 10 december 2013, nr. IENM/BSK-2013/287792, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Maastricht)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel X van de Wet van 18 december 2008 houdende 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) (Stb. 2008, 561);

Besluit:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
 - *ATC-slot (Air Traffic Control-slot)*: een door de luchtverkeersleiding opgegeven CTOT (Calculated Take-Off Time). Dit is een nominale tijd met een tolerantie van 5 minuten voor tot 10 minuten na het opgegeven slot-tijdstip;
 - *circuitvlucht*: vliegtuigbeweging in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen;
 - *exploitant*: de exploitant van de luchthaven Maastricht;
 - *lesvlucht*: vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen;
 - *oefenvlucht*: solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid;
 - *proefvlucht*: vlucht met een luchtvaartuig ter beproeving van de eigenschappen en goede werking van een luchtvaartuig of voor de levering van bewijs van het voldoen aan de luchtvaardigheidsvoorschriften;
 - *regeringsvlucht*: vlucht ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht;
 - *verdrag*: Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);
 - *wet*: wet van 18 december 2008, houdende 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).
2. Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 november van enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgend jaar.

HOOFDSTUK 2. LUCHTHAVEN

Artikel 2

1. Deze regeling is van toepassing op de luchthaven Maastricht.
2. Het luchthavengebied is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.

Artikel 3

1. Op de luchthaven is de verharde start- en landingsbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een lengte van 2.500 meter en een breedte van 45 meter, met de daarbij behorende rijbanen die voor het gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E, als bedoeld in bijlage 14, deel 1, van het verdrag.



2. De baan is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 3. REGELS EN GRENSWAARDEN

Artikel 4

1. In de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd doet noch laat de exploitant de baan bedoeld in artikel 3 gebruiken voor starts en landingen met luchtvaartuigen.
2. In de periode van 23.00 tot 06.00 uur plaatselijke tijd gebruikt de gezagvoerder van een luchtvaartuig de baan bedoeld in artikel 3 niet voor starts of landingen.
3. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet.
4. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, dan wel voorzover sprake is van vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek.
5. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
 - 1°. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
 - 2°. extreme meteorologische omstandigheden;
 - 3°. een zodanige toekenning van ATC-slots op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

Artikel 5

1. Het uitvoeren van circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten vindt uitsluitend plaats van maandag tot en vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.
2. Het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een toegelaten totaal gewicht van maximaal 6.000 kilogram kan met goedkeuring van de exploitant in aanvulling op de tijden zoals aangegeven in lid 1 van dit artikel plaatsvinden van maandag tot en met vrijdag 19.00 uur tot 23.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.

Artikel 6

De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel X, eerste en tweede lid, van de wet, en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten, zijn opgenomen op de kaart onderscheidenlijk in de tabel in bijlage 1 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 4. RUIMTELIJKE BEPERKINGEN

Artikel 7

De beperkingengebieden, bedoeld in artikel X, vijfde lid, van de wet, zijn aangegeven op de kaarten in bijlage 2 en 3 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 5. SLOTBEPALINGEN

Artikel 8

Deze regeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na plaatsing in de Staatscourant.

Artikel 9

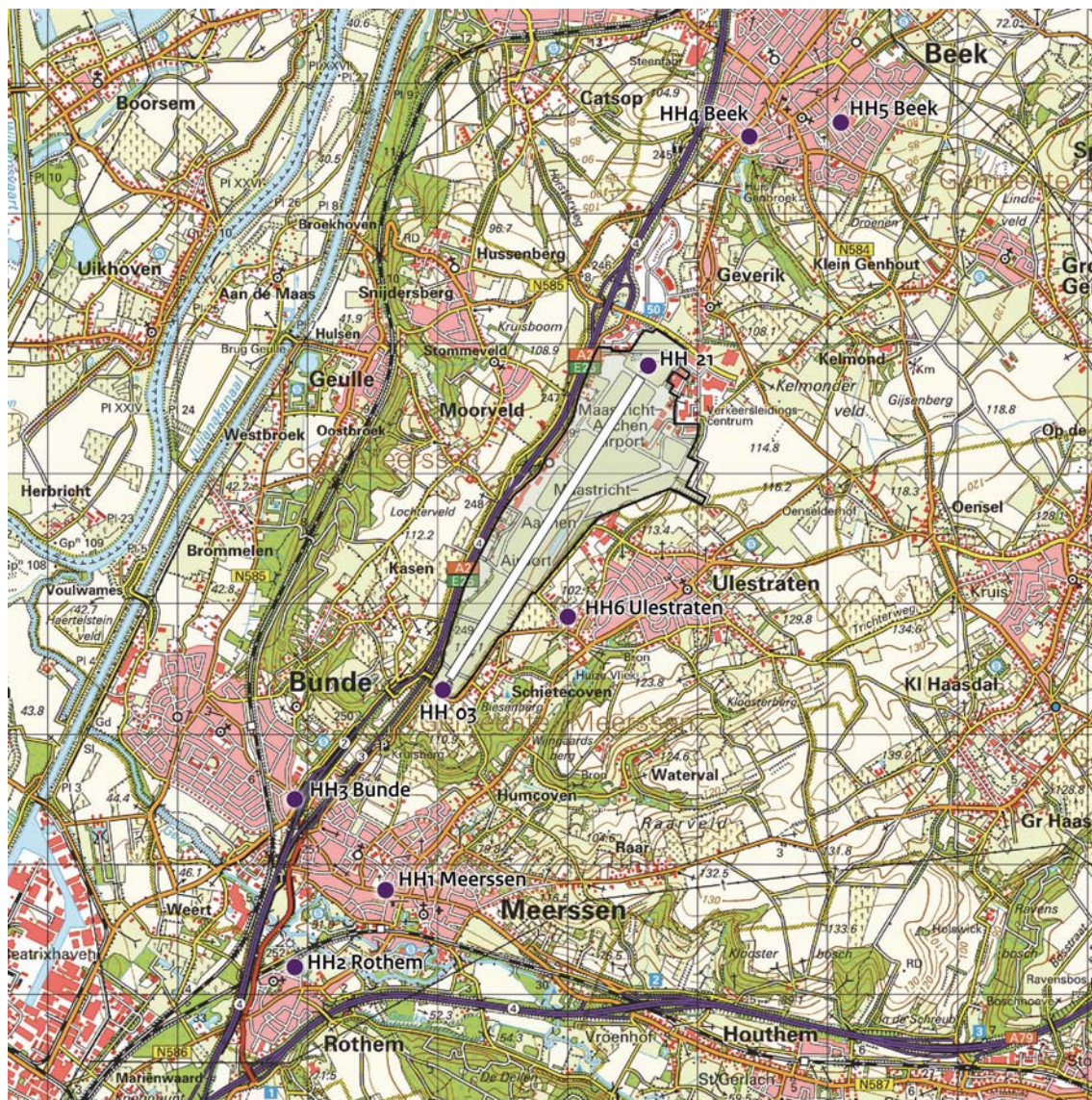
Deze regeling wordt aangehaald als: Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*

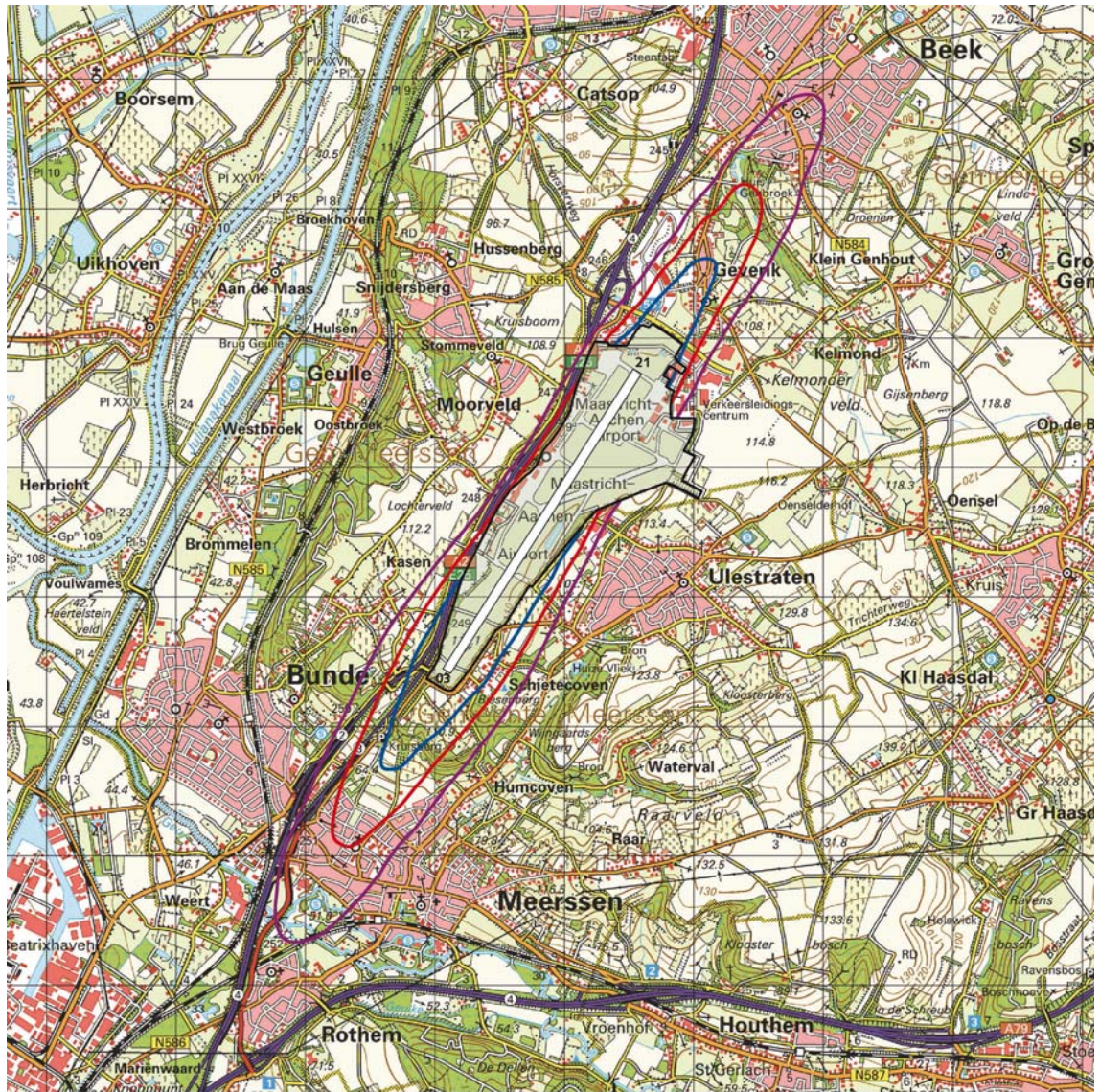
**BIJLAGE 1, BEDOELD IN DE ARTIKELN 2, 3 EN 6 VAN DE OMZETTINGSREGELING
LUCHTHAVEN MAASTRICHT: KAART VAN HET LUCHTHAVENGEBIED VAN DE
LUCHTHAVEN MAASTRICHT MET LIGGING VAN DE BAAN, DE PLAATS VAN DE
HANDHAVINGS-PUNTEN EN EEN TABEL MET DE HANDHAVINGSPUNTEN EN DE DAARBIJ
BEHORENDE GRENSWAARDE**



- grens luchthavengebied
- verharde baan
- handhavingspunt

Baan	baanlengte in meters	baankop	handhavingspunt	coördinaten handhavingspunten		grenswaarden in handhavingspunten in dB(A) _{Lden} (Berekeningsnummer To70: 2013-11-27 10:55)
				x	y	
03-21	2500	03	HH_03	181042	323334	66,39
			HH_21	182621	325828	67,60
			HH1_Meerssen	180600	321800	56,93
			HH2_Rothem	179900	321200	56,89
			HH3_Bunde	179900	322500	55,88
			HH4_Beek	183400	327600	55,15
			HH5_Beek	184100	327700	55,42
			HH6_Ulestraten	182000	323900	55,95

BIJLAGE 2, BEDOELD IN ARTIKEL 7 VAN DE OMZETTINGSREGELING LUCHTHAVEN MAASTRICHT: KAART MET HET BEPERKINGEN-GEBIED TEN GEVOLGE VAN DE KE-GELUIDSZONE EN DE DAARBIJ BEHORENDE CONTOUREN VAN DE LUCHTHAVEN MAASTRICHT

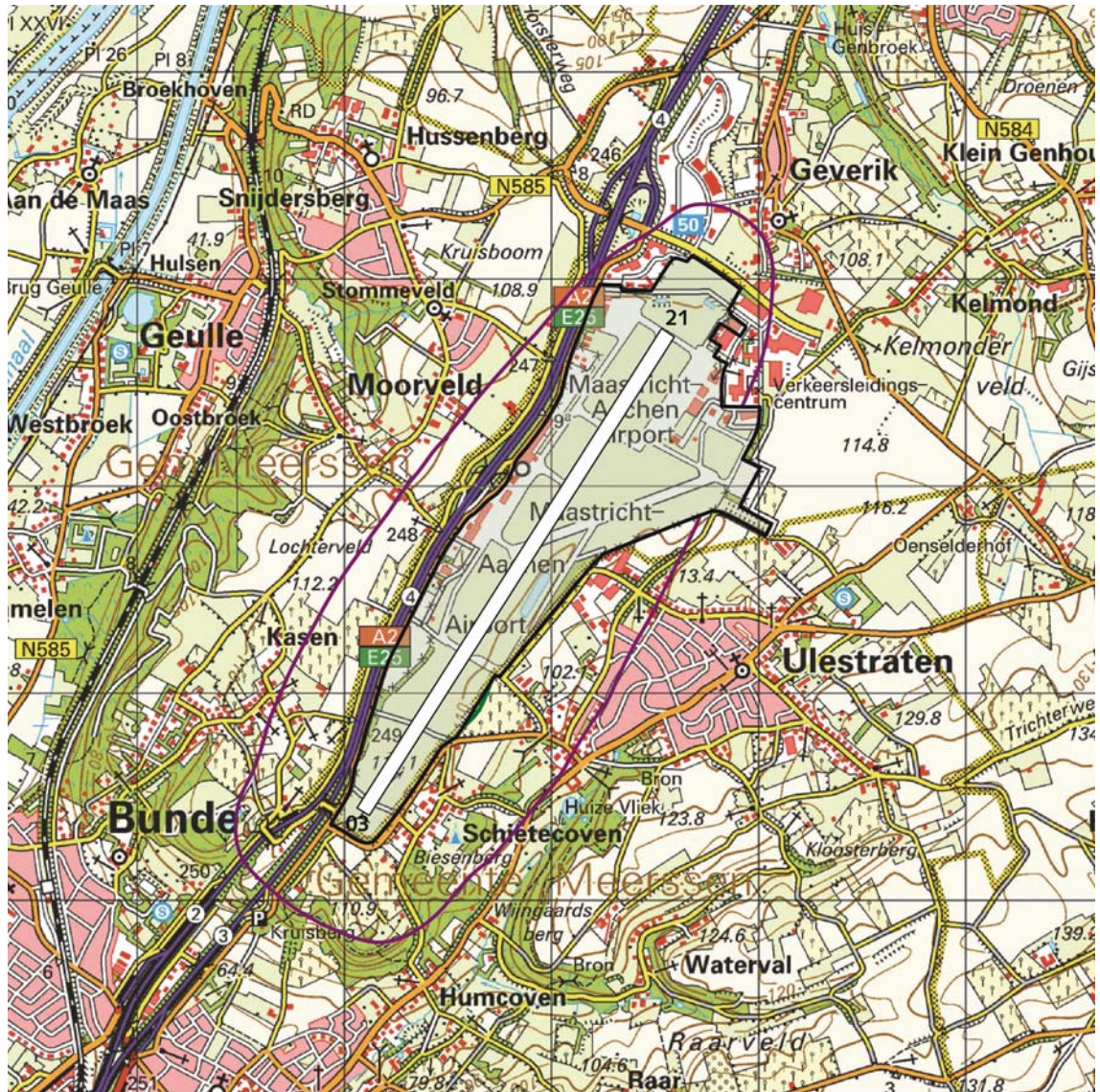


ADECS berekeningsnummer 20101101_173104



- 35 Ke-geluidszone
- 40 Ke-geluidscontour
- 45 Ke-geluidscontour

BIJLAGE 3, BEDOELD IN ARTIKEL 7 VAN DE OMZETTINGSREGELING LUCHTHAVEN MAASTRICHT: KAART MET HET BEPERKINGEN-GEBIED TEN GEVOLGE VAN DE BKL-GELUIDSZONE EN DE DAARBIJ BEHORENDE CONTOUREN VAN DE LUCHTHAVEN MAASTRICHT



ADECS berekeningsnummer 20041013_173557



- 47 Bkl geluidszone
- 57 Bkl geluidscontour



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

In artikel X van de Wet van 18 december 2008, houdende 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) (Stb. 2008, 561), in deze toelichting verder aan te duiden als 'de wet RBML', is voorzien in omzettingsregelingen voor luchthavens die op het moment van inwerkingtreding van deze wet (1 november 2009) zijn aangewezen op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet.

De bedoeling van de wetgever met het vaststellen van deze omzettingsregelingen is dat zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van de wet RBML het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van toepassing wordt. De omzettingsregelingen vormen een soort overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de luchthavenbesluiten die voor luchthavens op grond van de nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld. Artikel XIII van de wet RBML noemt als termijn waarbinnen een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld een periode van 5 jaar na inwerkingtreding van de wet RBML.

Op het moment dat een omzettingsregeling in werking treedt, vervalt het aanwijzingsbesluit. De handhaving van de omzettingsregeling vindt plaats op basis van de bepalingen bij of krachtens de Wet luchtvaart, die inmiddels uitgebreid is met de bepalingen van de wet RBML. Indien het een burgerluchthaven van nationale betekenis betreft blijft de handhaving van de bepalingen uit de omzettingsregeling bij het Rijk. De luchthaven Maastricht is, zo blijkt uit artikel 8.1, derde lid, onderdeel c, van de Wet luchtvaart, een burgerluchthaven van nationale betekenis.

De omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment waarop voor de luchthaven een luchthavenbesluit is vastgesteld en deze in werking is getreden.

2. De omzetting van gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit

De wet RBML geeft in artikel X aan welke bepalingen van het aanwijzingsbesluit moeten worden opgenomen in de omzettingsregeling. Het betreft allereerst de gebruiksruimte van de luchthaven. Deze is in de aanwijzingsbesluiten vastgelegd in de 35 Ke-geluidszone en/of de 47 Bkl-geluidszone. In de omzettingsregelingen wordt deze gebruiksruimte vastgelegd in grenswaarden in de handhavingspunten in het verlengde van de start- en landingsbaan. In het geval een bebouwde kom is gelegen op of in de nabijheid van de 35 Ke-geluidszone worden tevens handhavingspunten met grenswaarden in de buurt van deze bebouwde kom vastgelegd.

Uitgangspunt bij de omzetting van de aanwijzingen in omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruimte en gebruiksregels van de luchthaven. Met het oog hierop is de invoerset die bij de vaststelling van de vigerende geluidszones in de aanwijzing is gebruikt (het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat), ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten die in de omzettingsregeling worden opgenomen.

De grenswaarden in de handhavingspunten zijn berekend overeenkomstig het Voorschrift voor de berekening van de L_{den} -geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens (bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens).

In de omzettingsregeling worden voorts de geldende bepalingen en voorschriften uit het aanwijzingsbesluit opgenomen die betrekking hebben op de geografische aanduiding, de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan, het codenummer en de codeletter bedoeld voor het aanduiden van de op de luchthaven aanwezige faciliteiten voor het veilig opstijgen en landen van luchtvaartuigen, de gebruiksmogelijkheden en de openstellingstijden. Tevens worden de geldende ontheffingen, verstrekt op grond van artikel 33, tweede lid, of 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, opgenomen en wordt het gebruiksjaar vastgesteld.

De bepalingen in de omzettingsregeling worden op grond van artikel X, vierde lid, van de wet RBML aangemerkt als de bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer, bedoeld in artikel 8.43, tweede lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart. Als gevolg hiervan kan de handhaving van de grenswaarden en regels in de omzettingsregeling op basis van het stelsel van de Wet luchtvaart plaatsvinden.

Gezien het feit dat de omzettingsregeling een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit betreft waaruit geen nieuwe rechtsgevolgen voortvloeien, heeft de wetgever bepaald dat tegen de omzettingsregeling geen mogelijkheid van een bezwaarschriftprocedure of een



beroep op de bestuursrechter openstaat. De omzettingsregeling is via artikel IV van de wet RBML op de zogenaamde negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht geplaatst.

3. Omzetting ruimtelijke beperkingen rondom de luchthaven.

Op grond van artikel X, vijfde lid, worden de gebieden die zijn gelegen binnen de 35 Ke- en 47 Bkl-geluidscontour aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart. In deze beperkingengebieden blijven in het kader van de overgangssituatie de ruimtelijke beperkingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BggL) onderscheidenlijk het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) gelden. Op deze wijze wordt planologische rust in de omgeving van een luchthaven gecreëerd tot het moment dat het bevoegde gezag in een eerste luchthavenbesluit over de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van een luchthaven beslist. Op dat moment zullen ook ruimtelijke beperkingen in het kader van de vliegveiligheid en de externe veiligheid van de luchthaven worden vastgesteld.

Teneinde te kunnen bepalen op welke gebieden de bepalingen van het BggL en het Bgkl van toepassing zijn, zijn op een kaart in een bijlage bij de omzettingsregeling de beperkingengebieden weergegeven voor de luchthaven waarop deze regeling betrekking heeft.

4. Omzettingsregeling versus aanwijzingsbesluit

Als de omzettingsregeling vergeleken wordt met het aanwijzingsbesluit en de ontheffingen, kunnen de volgende afwijkingen worden geconstateerd:

- Soms wijken terminologie en definities af, omdat thans is aangesloten bij terminologie en definities zoals gehanteerd in de Wet luchtvaart;
- Het normenstelsel is anders, omdat de Bkl- en/of Ke-zones zijn vervangen door L_{den} -grenswaarden in handhavingspunten;
- Bepalingen omtrent routing en vluchtuitvoering komen niet terug in de omzettingsregeling. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van het luchtruim, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk blijft het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk. De bepalingen hieromtrent zijn per luchthaven opgenomen in de luchtvaartgids (AIP);
- Bepalingen omtrent rapportage en handhaving zijn in de omzettingsregeling niet meer nodig. Reden hiervoor is dat het handhavingstelsel van de Wet luchtvaart van kracht is, dat is uitgewerkt in de Regeling burgerluchthavens. Daarin is onder meer bepaald dat de exploitant vier keer per jaar moet rapporteren en dat deze termijn bij dreigende overschrijding van de grenswaarden aangepast kan worden;
- Bepalingen omtrent terbeschikkingstelling van lokalen of grond en de inrichting van de luchthaven zijn thans opgenomen in hoofdstuk 8a van de Wet luchtvaart en in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en worden derhalve niet meegenomen in de omzettingsregeling;
- De bepaling dat de luchthaven is aangewezen voor openbaar nationaal burgerluchtverkeer en voor internationaal burgerluchtverkeer dan wel burgerluchtverkeer van en naar landen die partij zijn bij het akkoord van Schengen wordt niet meer opgenomen in de omzettingsregeling. Het (beperkt) openbaar karakter van burgerluchthavens is centraal vastgelegd in artikel 8.51 jo. 8.24a van de Wet luchtvaart en de nationale en internationale regelgeving met betrekking tot grensposten.

5. Onderscheid tussen grenswaarden en regels.

De gebruiksmogelijkheden van de luchthavens zoals opgenomen in de aanwijzingsbesluiten zijn in de omzettingsregelingen vastgelegd in grenswaarden en regels. In de systematiek van de wet RBML, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, bestaat een belangrijk onderscheid in de toepassing en handhaving van regels en grenswaarden.

Grenswaarden

De grenswaarden geven de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. De grenswaarden richten zich tot alle sectorgenoten en zijn niet gericht tot één bepaalde sectorgenoot. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening. Als een grenswaarde wordt overschreden, is het niet zo zeer van belang wie dat veroorzaakt heeft, als wel dat er een maatregel wordt getroffen die erop is gericht dat in de toekomst een overschrijding niet meer voorkomt. Het treffen van een maatregel kan ook inhouden dat er geen maatregel opgelegd wordt, indien geen overschrijding meer wordt voorzien. De bevoegdheid tot het opleggen van een maatregel is voor de luchthaven Maastricht neergelegd bij de minister van Infrastructuur en Milieu (verder aan te duiden als 'de minister').

Een maatregel is gericht tot diegene die het in zijn vermogen heeft deze uit te voeren en is in beginsel



niet begrensd in tijd of een gebruiksjaar. De minister legt de maatregel op zolang hij van oordeel is dat de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken als de betrokkenen zelf orde op zaken stellen door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren. De maatregel kan betrekking hebben op alle onderwerpen waarover de minister op grond van de wet bevoegd is. Een op te leggen maatregel zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn verwoord. Betrokkenen hebben de mogelijkheid om vooraf hun zienswijze met betrekking tot de maatregel kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete.

Regels

Regels kunnen zich tot alle sectorgenoten richten, maar een ieder is daarop wel individueel aanspreekbaar. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden, op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een verplichting. Deze bevoegdheid is voor luchthavens van nationale betekenis, zoals de luchthaven Maastricht, neergelegd bij de minister.

Artikelsgewijze toelichting

Onder aanwijzingsbesluit wordt in deze toelichting verstaan de Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht van 27 december 2004, nummer DGL/04.u02917 (Stcrt. 2004, 252) met inachtneming van het herroepen van artikel 2, tweede en derde lid van het aanwijzingsbesluit door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 13 februari 2008 (zaaknummer 200606822).

Artikel 1

In artikel 1 zijn definities van een aantal in de regeling gebruikte begrippen opgenomen. Hierbij is aangesloten bij standaard luchtvaartterminologie en de verklarende woordenlijst van het aanwijzingsbesluit.

Het gebruiksjaar is overgenomen uit artikel 11 van het aanwijzingsbesluit.

Artikel 2

Dit artikel is een omzetting van artikel 1, eerste lid, van het aanwijzingsbesluit. De tekst is aangepast conform de systematiek van de Wet luchtvaart waarbij geen sprake meer is van het 'aanwijzen' van een luchtvaartterrein ten behoeve van een exploitant en het begrip 'luchtvaartterrein' is vervangen door 'luchthaven'.

Artikel 3

Dit artikel betreft een omzetting van artikel 4, tweede lid, van het aanwijzingsbesluit. Het woord 'luchtvaartterrein' is vervangen door 'luchthaven', volgens de terminologie van de Wet luchtvaart. Op de luchthaven is één verharde baan gelegen, waarvan de geografische richting, de lengte en de breedte in dit artikel zijn weergegeven.

Op grond van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van de luchthaven gebruik kan maken.

Artikelen 4 en 5

De gebruiksvoorschriften voor de luchthaven in deze artikelen zijn een omzetting van de artikelen 7 en 8 van het aanwijzingsbesluit. In artikel 4 staan de openstellingsbepalingen van de luchthaven vermeld. De luchthaven Maastricht kent een nachtsluiting. Deze is opgenomen in het eerste en tweede lid van artikel 4. Conform de aanwijzing is het in bepaalde omstandigheden mogelijk om daarvan af te wijken. Deze omstandigheden zijn nu omschreven in de leden 3 tot en met 5 van artikel 4.

In artikel 5 wordt aangegeven dat op bepaalde tijden bepaalde vluchtsoorten zijn verboden. Deze bepalingen zijn destijds in het aanwijzingsbesluit opgenomen ter beperking van vermijdbare hinder voor de omgeving.

Artikel 6

Met dit artikel wordt de gebruiksruimte van de luchthaven vastgelegd in grenswaarden in handha-



vingspunten die op de kaart en de tabel van bijlage 1 zijn aangegeven. Bij de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten zijn dezelfde invoersets gebruikt als die destijds zijn gebruikt bij het berekenen van de 35 Ke- en 47 Bkl-geluidszones in het aanwijzingsbesluit.

Aangezien de bebouwde kom zoals vastgesteld in de desbetreffende bestemmingsplannen is gelegen op of in de nabijheid van de 35 Ke geluidzone, zijn, overeenkomstig artikel X, tweede lid, van de wet RBML, naast de overeenkomstig artikel X, eerste lid, vastgestelde handhavingspunten in de het verlengde van de start- en landingsbaan, handhavingspunten vastgesteld binnen de bebouwde kom van de gemeenten Beek, Ulestraten, Meerssen, Bunde en Rothem.

Bij het bepalen van de ligging van deze punten zijn de betreffende gemeenten en de provincie Limburg betrokken.

Artikel 7

De gebieden gelegen binnen de 35 Ke-geluidscontour en de 47 Bkl-geluidscontour zijn, gelet op artikel X, vijfde lid, van de wet RBML, aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid van de Wet luchtvaart. De Ke-geluidszone met de daarbij behorende contouren is weergegeven op de kaart in bijlage 2 van deze regeling. De Bkl-geluidszone met daarbij behorende contouren is weergegeven op de kaart in bijlage 3 van deze regeling. Voor deze gebieden gelden de ruimtelijke beperkingen die opgenomen zijn in het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart of het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart, die om die reden op grond van artikel X van de Wet RBML hun werking hebben behouden voor de werkingsduur van de omzettingsregelingen.

Artikel 8

Van de vast momenten van inwerkingtreding van regelgeving is afgeweken omdat met de betrokken is afgesproken dat de regeling in zo spoedig mogelijk in werking zal treden.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*