

Vergaderjaar 2008–2009

**31 857**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten, houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de luchtvaart**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN**

##### **1. Inleiding**

Dit wetsvoorstel heeft betrekking op een aantal los van elkaar staande onderwerpen, die materieel-inhoudelijk de burgerluchtvaart betreffen. Zo wordt in dit wetsvoorstel uitvoering gegeven aan de tijdens de plenaire behandeling in de Eerste Kamer van het voorstel van wet, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28 074), door de toenmalige minister van Financiën gedane toezegging met betrekking tot de goedkeuring door de algemene vergadering van aandeelhouders van investeringen door de N.V. Luchthaven Schiphol met een omvang die gelijk is aan, dan wel meer bedraagt dan 10% van het balanstotaal (Handelingen I 2005/06, blz. 1536). Tevens wordt uitvoering gegeven aan de tijdens diezelfde behandeling in de Eerste Kamer door de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat gedane toezegging met betrekking tot de voorhangprocedure inzake de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in onderscheidenlijk artikel 8.25d, twaalfde lid, en 8.25g, vijfde lid, van de Wet luchtvaart (Handelingen I 2005/06, blz. 1541).

Voorts voorziet het wetsvoorstel in het tot stand brengen in de Wet luchtvaart van een aanvullende tarievengegrondslag met betrekking tot de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen.

Daarnaast bevat dit wetsvoorstel diverse juridisch-technische en redactionele wijzigingen in de volgende wetten:

- a. de Wet luchtvaart (artikel I);
- b. de Wet luchtvaart zoals zij luidt na inwerkingtreding 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, RBML, Stb. 561) (enkele onderdelen van artikel I);
- c. de wijzigingswet RBML zelf (artikel II);
- d. drie andere wijzigingswetten (artikel III).

## 2. Administratieve lasten

In verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 november 2003 (PbEU L 315) betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, verder te noemen: de onderhoudsverordening van de Europese Commissie, zijn regels opgenomen met betrekking tot de blijvende luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. In deze verordening zijn de vereisten daartoe neergelegd. Eén van de vereisten is dat het luchtvaartuig dient te worden onderhouden conform een door de bevoegde instantie goedgekeurd onderhoudsprogramma. Hiermee behoudt het bewijs van luchtwaardigheid van een luchtvaartuig zijn geldigheid. Het onderhoudsprogramma dient hiertoe ter beoordeling te worden voorgelegd aan de bevoegde instantie. Het voorleggen van het onderhoudsprogramma is in Nederland vormvrij. Voor zover al sprake is van administratieve lasten die deze extra handeling voor het bedrijfsleven en de burger met zich meebrengt, vloeien deze rechtstreeks voort uit de verordening. Er is geen sprake van nieuwe nationale regels. Voor het overige bevat het voorstel evenmin administratieve lasten.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel I

Enkele onderdelen van dit artikel herstellen gebreken in de Wet luchtvaart zoals zij komt te luiden na inwerkingtreding van RBML. Het gaat om de artikelen 8.1a, 8.1b, 8.26, 8.70, 8a.42, 8a.51, 11.16 en 11.21. De reparaties van die artikelen zullen niet eerder in werking treden dan de desbetreffende onderdelen van RBML. Mocht een betrokken wijzigingsbepaling van RBML al in werking zijn getreden, dan zal aan het desbetreffende onderdeel van artikel II terugwerkende kracht worden toegekend tot en met het tijdstip van inwerkingtreding van het RBML-onderdeel (zie artikel IV).

*Artikel I, onderdelen A, B, C, F, J, L, N en P tot en met V (wijziging artikelen 1.1, 3.21, 3.22, 5.17, 8.26, 8a.42, 9.6, 11.1, 11.2, 11.2b, 11.13, 11.16 en 11.21 Wet luchtvaart)*

De onderhavige onderdelen van artikel I betreffen aanpassingen van redactionele en technische aard. Een korte toelichting bij enkele onderdelen:

- Artikel 8a.42: het vierde lid is bij nader inzien overbodig: het tweede lid van artikel 8a.42 verklaart het zevende lid van artikel 8a.38 al van overeenkomstige toepassing.
- Artikelen 11.2 en 11.2b, tweede lid: beoogd is slechts om de gebruikte terminologie voor toezichthoudende ambtenaren in overeenstemming te brengen met de terminologie die terzake in de Algemene wet bestuursrecht wordt gehanteerd. Uitdrukkelijk is niet bedoeld om het toezicht in handen te leggen van personen die geen ambtenaar zijn.
- Artikel 11.16: de aanpassing van dit artikel aan RBML (artikel I, onderdeel Q) is komen te vervallen door een ongelukkige samenloop met twee andere wetswijzigingen. Zekerheidshalve worden de onderdelen a tot en met d opnieuw vastgesteld. Zie ook artikel IV, onderdelen b en c, van dit wetsvoorstel.
- Artikel 11.21: uit artikel I, onderdeel R, zoals gewijzigd door artikel II, onderdeel C, van RBML vloeit per abuis voort dat in de Wet luchtvaart twee keer een artikel 11.21 voorkomt. De onderhavige wijziging voorziet erin dat het tweede artikel 11.21, dat is het artikel dat volgt op

artikel 11.24 en dat inhoudelijk een doublure vormt van artikel 11.24, wordt geschrapt.

*Artikel I, onderdeel D (wijziging artikel 3.23 Wet luchtvaart)*

Het is verboden een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig dat niet luchtwaardig is, of niet is voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. Voor de voortdurende geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid is van belang dat het luchtvaartuig luchtwaardig blijft. EG-verordening 2042/2003 vereist dat het luchtvaartuig dient te worden onderhouden conform een door de bevoegde instantie goedgekeurd onderhoudsprogramma. De bevoegde instantie is in Nederland enerzijds de minister van Verkeer en Waterstaat en anderzijds, ingeval de blijvende luchtwaardigheid van een luchtvaartuig wordt beheerd door een krachtens de verordening erkende organisatie, die organisatie. Het onderhoudsprogramma dient periodiek te worden herzien en dienovereenkomstig te worden aangepast, wil het bewijs van luchtwaardigheid geldig blijven. Voor de handelingen die de minister van Verkeer en Waterstaat hiertoe moet verrichten, worden kosten in rekening gebracht. De kosten van de behandeling van een aanvraag tot goedkeuring van het onderhoudsprogramma en van een aanvraag tot goedkeuring van een wijziging van het programma worden in rekening gebracht.

*Artikel I, onderdeel E (wijziging artikel 3.30 Wet luchtvaart)*

De Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties implementeert EG-richtlijn 2005/36.<sup>1</sup> Op basis van die wet worden beroepskwalificaties die binnen de Europese Unie zijn afgegeven, in Nederland erkend, tenzij sectorspecifieke regelgeving van de Europese Unie hierover regels stelt. Artikel 49 van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties implementeert dit uitgangspunt in de Wet luchtvaart voor wat betreft de bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Abusievelijk is in de Wet erkenning EG-beroepskwalificaties dit uitgangspunt niet geïmplementeerd met betrekking tot onderhoudstechnici. In dit onderdeel wordt deze omissie hersteld.

*Artikel I, onderdeel G (wijziging artikel 8.1a)*

Artikel 8.1a, derde lid, bevat de grondslag voor het in het Besluit burgerluchthavens opnemen van het criterium op grond waarvan vaststelling van een luchthavenbesluit noodzakelijk is of op grond waarvan met vaststelling van een luchthavenregeling kan worden volstaan. Teneinde te kunnen bepalen of met vaststelling van een luchthavenregeling kan worden volstaan dienen berekeningen te worden gemaakt van de contour van het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  en de geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$ . Indien beide contouren binnen het luchthavengebied vallen kan worden volstaan met een luchthavenregeling. Aan het maken van deze berekeningen zijn kosten verbonden die veelal door de luchthavenexploitant in het kader van zijn aanvraag betaald zullen worden. Op voorhand is bekend dat voor bepaalde soorten luchthavens de contouren voor externe veiligheid en geluid nooit buiten het luchthavengebied zullen vallen. Het betreft hier onder meer luchthavens met uitsluitend ballonopstijgingen, of met uitsluitend verkeer van zweeftoestellen of Micro Light Aeroplanes of met een combinatie van dit luchthavenluchtverkeer. Uit oogpunt van het beperken van de administratieve lasten wordt er daarom de voorkeur aan gegeven in het Besluit burgerluchthavens te bepalen dat voor dergelijke luchthavens kan worden volstaan met het vaststellen van een luchthavenregeling. De uitbreiding van het derde lid van artikel 8.1a biedt de grondslag voor het opnemen in het Besluit burgerluchthavens van deze bepaling.

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU L 255).

*Artikel I, onderdeel H (wijziging artikel 8.1b)*

De Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening heeft aan artikel 8.1 Wet luchtvaart een tweede lid toegevoegd. Dat lid dreigt weer te sneuvelen als gevolg van RBML. Dit onderdeel repareert dat, door een tweede lid toe te voegen aan artikel 8.1b, de «opvolger» van het huidige artikel 8.1.

*Artikel I, onderdelen I, J en K (wijziging artikelen 8.2a, 8.25d en 8.25g Wet luchtvaart)*

Conform de toezegging aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal op 20 juni 2006 gedaan door de toenmalige minister van Financiën (Handelingen I 2005/06, blz. 1541) bij de plenaire behandeling van het wetsvoorstel houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28 074), voorziet onderdeel I in een wijziging van artikel 8.2a. Deze wijziging houdt in dat voor investeringen met een waarde van tien procent of meer van het balanstotaal vooraf goedkeuring is vereist van de algemene aandeelhoudersvergadering van de N.V. Luchthaven Schiphol. Dit goedkeuringsvereiste is een aanvulling op artikel 107a van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. De term «besluit» sluit aan bij het woordgebruik in dat artikel. Uiteraard is hiermee niet een besluit bedoeld in de zin van de Algemene wet bestuursrecht.

Met de onderdelen J en K wordt uitvoering gegeven aan de tijdens voormelde plenaire behandeling door de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat gedane toezegging met betrekking tot het doen opnemen van een voorhangprocedure in de artikelen 8.25d en 8.25g van de Wet luchtvaart (Handelingen I 2005/06, blz. 1536).

*Artikel I, onderdeel M (wijziging artikel 8.70)*

RBML introduceert in de Wet luchtvaart een nieuw besluitvormingskader voor burgerluchthavens van regionale betekenis en burgerluchthavens van nationale betekenis. Op grond daarvan stellen provinciale staten bij verordening voor regionale luchthavens een luchthavenbesluit vast. Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor nationale luchthavens stelt de regering bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) een luchthavenbesluit vast. Ondanks het feit dat hier sprake is van een AMvB is ook tegen dit besluit voor belanghebbenden beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In artikel 12.1 Wet luchtvaart wordt expliciet bepaald dat artikel 8.2 van de Algemene wet bestuursrecht (geen beroep tegen algemeen verbindende voorschriften) op dit besluit niet van toepassing is (zie artikel I, onderdeel Ra, van RBML).

Op grond van artikel 8.44, derde lid, en artikel 8.47, derde lid, Wet luchtvaart wordt in het Besluit burgerluchthavens een stelsel van grenswaarden voor de geluidbelasting, regels voor het luchthavenluchtverkeer en regels omtrent de ruimtelijke indeling opgenomen die provinciale staten bij het vaststellen van een luchthavenbesluit in acht moeten nemen. Deze AMvB bepaalt bijvoorbeeld dat een handhavingpunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan in het luchthavenbesluit moet worden vastgelegd. Verder wordt onder meer bepaald dat diverse geluidcontouren met een bepaalde dB(A)  $L_{den}$ -waarde moeten worden vastgesteld. Tegen deze AMvB en het daarin opgenomen stelsel van grenswaarden en regels staat, gelet op artikel 8.2 Algemene wet bestuursrecht, geen beroep open bij de bestuursrechter.

Voor nationale burgerluchthavens ontbreekt echter een in een zelfstandige AMvB vastgelegd stelsel van grenswaarden en regels. De grenswaarden

en de regels voor een burgerluchthaven van nationale betekenis worden direct vastgesteld in het desbetreffende luchthavenbesluit, dat de status heeft van een AMvB. Dit leidt ertoe dat, anders dan bij luchthavenbesluiten voor regionale luchthavens, de in een luchthavenbesluit voor een nationale luchthaven op te nemen grenswaarden en regels zelfstandig onderbouwd dienen te worden. Aangezien het de bedoeling is dat in de luchthavenbesluiten voor nationale luchthavens hetzelfde stelsel van grenswaarden en regels wordt vastgesteld als in het Besluit burgerluchthavens, wordt een dergelijk onderscheid tussen besluiten voor regionale en nationale luchthavens niet wenselijk geacht. Met het oog hierop wordt aan artikel 8.70, dat de grondslag vormt voor het vaststellen van luchthavenbesluiten voor nationale luchthavens, een vierde lid toegevoegd. Daarin wordt bepaald dat bij het vaststellen van een luchthavenbesluit voor een nationale luchthaven het stelsel van grenswaarden voor de geluidbelasting, de regels voor het luchthavenluchtverkeer en de regels omtrent de ruimtelijke indeling, zoals dit is vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens, wordt overgenomen. Naast het vastleggen van uniformiteit in het stelsel van grenswaarden en regels in luchthavenbesluiten voor regionale en nationale luchthavens wordt met dit artikellid beoogd te bewerkstelligen dat bij de motivering van het stelsel van grenswaarden en regels in het luchthavenbesluit voor een nationale luchthaven kan worden volstaan met een korte verwijzing naar het normenstelsel van het Besluit burgerluchthavens.

#### *Artikel I, onderdeel O (wijziging artikel 8a.51)*

Deze herformulering brengt de tekst van artikel 8a.51 in overeenstemming met de bedoeling van de bepaling, zoals die blijkt uit de memorie van toelichting.<sup>1</sup> Anders dan de huidige tekst van het artikel suggereert, is het niet de bedoeling om bij ministeriële regeling voorschriften te stellen aan het luchtvaartuig, maar aan de terreinen waar het luchtvaartuig gebruik van mag maken en aan de wijze waarop zo'n terrein wordt gebruikt. Deze regeling komt in de plaats van het Besluit inrichting en gebruik niet aangevozen luchtvaartterreinen, althans voor zover het niet gaat om «luchthavens» als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart maar om terreinen die tijdelijk en uitzonderlijk worden gebruikt door luchtvaartuigen. Het tweede lid, onderdeel d (betrokkenheid van de minister van Verkeer en Waterstaat en van de burgemeester van de gemeente waarin het terrein ligt, bij het verlenen van de ontheffing en bij het gebruik van het terrein), doelt mede op de situatie waarin gedeputeerde staten een zogenoemde paraplu-ontheffing verlenen. Een dergelijke ontheffing staat voor een langere periode incidenteel gebruik toe van één of meer terreinen. De terreinen kunnen gelegen zijn in meerdere gemeenten en worden al dan niet aangeduid in de ontheffing. De ontheffing kan bijvoorbeeld bepalen dat elk van de terreinen maximaal twee keer per dag en twaalf keer per jaar mag worden gebruikt. In de ministeriële regeling kan bijvoorbeeld worden bepaald dat elke keer dat het terrein daadwerkelijk wordt gebruikt, vooraf een melding moet worden gedaan aan de betrokken burgemeester en aan de minister (de Inspectie Verkeer en Waterstaat). In aanvulling daarop zou de ontheffing bijvoorbeeld nog kunnen voorschrijven dat een dergelijke melding ook gedaan moet worden aan de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps landelijke politiediensten (KLPD).

#### **Artikel II (wijziging van RBML)**

Dit artikel herstelt een aantal gebreken in RBML. De verschillende onderdelen van het artikel kunnen eventueel eerder in werking treden dan de desbetreffende artikelen van RBML. Mocht een betrokken artikel van RBML al in werking zijn getreden, dan zal aan het desbetreffende onder-

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 3, blz. 99.

deel van artikel II terugwerkende kracht worden toegekend tot en met het tijdstip van inwerkingtreding van het RBML-artikel (zie artikel IV).

*Artikel II, onderdeel A (wijziging artikel V RBML)*

Artikel V RBML wijzigt de Wet geluidhinder, vanwege het vervallen van diverse bepalingen en begrippen uit de Luchtvaartwet waar de Wet geluidhinder naar verwijst. In artikel V RBML ontbreken echter enkele bepalingen van de Wet geluidhinder. Onderdeel A corrigeert dat. De in de artikelen 110f en 116 Wet geluidhinder op te nemen formulering «een met het oog op de geluidsbelasting vastgesteld beperkingengebied als bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart» doelt op het beperkingengebied dat ingevolge de Wet luchtvaart deel uitmaakt van het «luchthavenindelingbesluit» (Schiphol, artikel 8.5, derde lid) of het «luchthavenbesluit» (artikelen 8.47 (luchthavens van regionale betekenis), 8.70 (luchthavens van nationale betekenis) en 10.17 (militaire luchthavens)). Het beperkingengebied is het gebied waar ruimtelijke beperkingen gelden. De reden daarvoor kan de geluidsbelasting zijn, maar ook de externe veiligheid. De artikelen 110f en 166 zijn van toepassing als de woning, het gebouw of het terrein in het beperkingengebied ligt vanwege de geluidsbelasting ter plaatse, dus niet als de woning, het gebouw of het terrein in het beperkingengebied ligt louter vanwege externe veiligheid. Er zal voor worden gezorgd dat artikel V RBML pas in werking treedt nadat de bepaling is vervangen door de tekst in onderdeel B.

*Artikel II, onderdeel B (schrappen van artikel VII RBML)*

Dit artikel is overbodig geworden, nu de Wet op de Ruimtelijke Ordening inmiddels is vervangen door de Wet ruimtelijke ordening.

*Artikel II, onderdeel C (nieuw artikel VIIIA RBML)*

Dit overgangsrecht is nodig vanwege de wijziging van artikel 110f Wet geluidhinder in artikel III, onder A, van dit wetsvoorstel. Onderdeel C is afgeleid van artikel VII van de Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) (Stb. 350). Het oude recht blijft van toepassing op de in het eerste lid genoemde besluiten totdat zij onherroepelijk zijn geworden, als de daarbij genoemde voorbereidingshandeling is verricht voordat artikel V in werking treedt. Het tweede lid maakt het echter mogelijk om de betrokken besluiten ook te nemen overeenkomstig het oude recht indien de desbetreffende voorbereidingshandeling wordt verricht binnen drie maanden na inwerkingtreding van artikel V. Hierdoor wordt de kans verkleind dat al verricht akoestisch onderzoek moet worden herhaald.

*Artikel II, onderdeel D (wijziging artikel X RBML)*

De formulering «de bebouwde kom zoals vastgesteld in het bestemmingsplan» in het tweede lid van artikel X RBML gaat er ten onrechte van uit dat bestemmingsplannen de bebouwde kom als zodanig vaststellen. Het begrip «bebouwde kom» zonder meer geeft echter te weinig houvast. Met de voorgestelde formulering «woonbebouwing met een aaneengesloten karakter» wordt bedoeld op een territoriale groepering van huizen die min of meer een aaneengesloten bebouwing vormen en onder een gemeenschappelijke naam bekend staan.

De voorgestelde wijziging van het vijfde lid van artikel X bevat een precisering van het overgangsrecht voor het geval dat niet alle bepalingen van RBML op hetzelfde tijdstip in werking treden.

*Artikel II, onderdeel E (wijziging artikel XIV RBML)*

Dit is een verduidelijking van een verwijzing: beide artikelleden bedoelen hier te verwijzen naar het besluit, afgegeven op grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen, bedoeld in het eerste lid.

*Artikel II, onderdelen F en G (wijziging artikel XV en XVI RBML)*

Deze onderdelen corrigeren onjuiste verwijzingen.

*Artikel II, onderdeel H (wijziging artikel XVII RBML)*

De aanhef «Onverminderd artikel IX, tweede lid,» wordt geschrapt om duidelijker te maken dat de mogelijkheid van bezwaar en beroep tegen een aanwijzing van een burgerluchtvaartterrein op grond van artikel 18 Luchtvaartwet dan wel een wijziging daarvan op grond van artikel 27 Luchtvaartwet ook blijft bestaan in de situatie dat de aanwijzing, gelet op artikel IX, eerste lid, niet meer geldig is vanwege het feit dat voor de desbetreffende luchthaven de ministeriële regeling bedoeld in artikel X, eerste lid, in werking is getreden. Als een bezwaar- of beroepschrift gegrond wordt verklaard, dan zal vanwege de openstaande rechtsbescherming het aanwijzingsbesluit daarop moeten worden aangepast, ook al is de aanwijzing inmiddels niet meer geldig. Om ook materieel tegemoet te komen aan die gegrondverklaring, zal daarnaast ook de ministeriële regeling worden aangepast, zoals reeds aangegeven in de memorie van toelichting bij artikel XVII, eerste lid.

**Artikel III (schrappen van bepalingen in drie wijzigingswetten)**

*Onderdeel a (Wet van 29 april 1999)*

De in dit onderdeel genoemde artikelen zijn ofwel in werking getreden en uitgewerkt, ofwel achterhaald, en kunnen worden geschrapt. Artikel I van de Wet van 29 april 1999 wijzigt de Wet luchtvaart. Onderdeel G van dat artikel is nog niet in werking getreden. Dat onderdeel bevat een wijziging van het eerste lid van artikel 11.2 Wet luchtvaart. Die wijziging is achterhaald door artikel I, onderdeel Ia, van de Wet van 12 oktober 2000, houdende wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren) (Stb. 468), en kan om die reden worden geschrapt. De artikelen II, III, VI en VIII zijn in werking getreden en uitgewerkt. Artikel VII bevat een achterhaalde overgangsbepaling. Artikel X voorziet in het instellen van de Veiligheids Advies Commissie Schiphol (VACS), met als taak het adviseren van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake de algemene veiligheidssituatie op en rondom de N.V. Luchthaven Schiphol. Inmiddels is de VACS vervangen door een nieuw adviescollege, te weten het Adviescollege burgerluchtvaartveiligheid, met een bredere adviestaak gericht op een goede aansluiting van niet alleen het beleid ten aanzien van Schiphol, maar van het gehele Nederlandse luchtvaartveiligheidsbeleid en de Nederlandse uitvoeringspraktijk op de internationale ontwikkelingen rondom de luchtvaartveiligheid.

*Onderdelen b en c (Wet van 27 september 2007 en Wet van 3 april 2008)*

De artikelen IV en VI van de Wet van 27 september 2007 en artikel II van de Wet van 3 april 2008 bevatten foutieve wijzigingen van (een wijziging van de artikelen 1.1 en 11.16 van de Wet luchtvaart in) RBML. De wijziging van artikel 1.1 Wet luchtvaart wordt gecorrigeerd in artikel I, onderdeel A, van

het onderhavige wetsvoorstel, de wijziging van artikel 11.16 wordt gecorrigeerd in artikel I, onderdeel U.

Artikel V van de Wet van 27 september 2007 kan worden geschrapt, omdat de daarin bedoelde situatie zich niet meer kan voordoen.

#### **Artikel IV (inwerkingtreding)**

Dit wetsvoorstel voorziet in de mogelijkheid om de verschillende artikelen of onderdelen daarvan bij koninklijk besluit op een verschillend tijdstip in werking te doen treden en om aan één of meer wijzigingen terugwerkende kracht te verlenen. Terugwerkende kracht kan nodig zijn voor (onderdelen van) de artikelen I en II.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings