

NOTA VAN TOELICHTING

Het onderhavige besluit bevat juridisch-technische aanpassingen van een aantal algemene maatregelen van bestuur aan de wijzigingswet van 18 december 2008,¹ waarbij onder meer de regeling voor het aanwijzen van luchthavens in de Luchtvaartwet is vervangen door een regeling in de Wet luchtvaart. Het gaat met name om terminologische aanpassingen en om het vervangen van verwijzingen naar de Luchtvaartwet door verwijzingen naar de Wet luchtvaart. Zo wordt het begrip "luchtvaartterrein" vervangen door "luchthaven" en wordt "geluidszone" vervangen door "beperkingengebied".

Daarnaast bevat dit besluit enkele wetstechnische correcties.

Dit besluit brengt geen verandering in de administratieve lasten voor de burger of het bedrijfsleven.

Artikel I (wijziging Aanwijzingsbesluit Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken)

In het Aanwijzingsbesluit Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken is het in artikel 38 Luchtvaartwet (oud) bedoelde besluit (verbod van belemmeringen op terreinen rondom luchtvaartterreinen) aangewezen als beperkingenbesluit. Artikel 38 is op 24 december 2008 vervallen als gevolg van de inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van de hierboven genoemde wijzigingswet van 18 december 2008.² Ingevolge de hoofdstukken 8 en 10 van de Wet luchtvaart worden ruimtelijke beperkingen in de buurt van luchthavens geregeld in het Luchthavenindelingbesluit (Schiphol), dan wel het luchthavenbesluit (andere luchthavens). Deze besluiten (algemene maatregelen van bestuur of provinciale verordeningen) moeten door de gemeenteraad worden verwerkt in het bestemmingsplan of de beheersverordening. Aangezien in het kader van de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken (Wkpb) is besloten om vooralsnog af te zien van het aanwijzen van rechtstreeks uit een algemeen verbindend voorschrift voortvloeiende publiekrechtelijke beperkingen,³ kan worden volstaan met het schrappen van het in artikel 38 Luchtvaartwet (oud) bedoelde besluit. Als in de toekomst ook bestemmingsplannen onder de werking van de Wkpb worden gebracht, dan betekent dat voor het Luchthavenindelingbesluit en de luchthavenbesluiten dat

¹ 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. 561).

² Voor de periode tot aan de inwerkingtreding van het "nieuwe recht" (de nieuwe regeling in de hoofdstukken 8, 8A en 10 van de Wet luchtvaart) bepalen de artikelen IX en XVIII van de wijzigingswet overigens dat het "oude recht" (het bepaalde bij en krachtens de Luchtvaartwet) van toepassing blijft op een al geldende aanwijzing van een luchtvaartterrein totdat de geldigheid van die aanwijzing is geëindigd ingevolge het nieuwe recht. Dat geldt ook voor artikel 38.

³ Zie blz. 10 van de nota van toelichting bij het Aanwijzingsbesluit Wkpb (Stb. 2007, 116).

deze, wanneer zij zijn verwerkt in het bestemmingsplan, via de Wkpb kenbaar zullen zijn, als onderdeel van het bestemmingsplan.

Artikel II (wijziging Besluit van 21 mei 1981)

Dit besluit heeft betrekking op Schiphol en op aangewezen luchtvaartterreinen. Om de reikwijdte van het besluit zo min mogelijk te wijzigen, gaat het besluit gelden voor Schiphol en voor luchthavens waarvoor vaststelling van een luchthavenbesluit vereist is (burgerluchthavens van nationale of regionale betekenis, en militaire luchthavens).

Artikel IV (wijziging Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart)

In artikel 11, derde lid, is de verwijzing naar artikel 5.17 van de Wet luchtvaart geactualiseerd. Tevens is de bepaling aangepast aan de meest recente implementatie van de Joint-Aviation Requirements in de Nederlandse regelgeving in maart 2008, waardoor opleidingsinstellingen niet langer de mogelijkheid hebben om certificaten voor radio-telefonie (RT) te verstrekken.

Artikel VI (wijziging Besluit milieu-effectrapportage 2004)

Deze wijziging beperkt zich strikt tot een juridisch-technische aanpassing van de bijlage bij het Besluit milieu-effectrapportage 1994 aan de gewijzigde Luchtvaartwet en Wet luchtvaart, en loopt dus niet vooruit op de inhoudelijke wijzigingen die voorzien zijn in een andere wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (modernisering van de mer-regelgeving).

Artikel 21.6, vierde lid, van de Wet milieubeheer schrijft voor dat het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 7.2 van die wet in de Staatscourant wordt geplaatst en dat aan een ieder de gelegenheid wordt geboden opmerkingen over het ontwerp schriftelijk ter kennis te brengen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. *PM eventuele inspraakreacties.*

Artikel VIII (wijziging Besluit omgevingslawaai)

Onderdelen A en B (nieuw artikel 1a en wijziging artikel 3)

De verplichting om een geluidbelastingkaart en een actieplan vast te stellen als bedoeld in de EG-richtlijn omgevingslawaai⁴ geldt wat betreft luchthavens tot nu toe alleen voor Schiphol. Als gevolg van de eerder genoemde wijzigingswet van 18 december 2008 kan die verplichting ook gaan gelden voor andere "belangrijke" burgerluchthavens. Op een dergelijke luchthaven vinden jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaats. Wat betreft Schiphol was het Besluit omgevingslawaai tot nu toe gebaseerd op artikel 8.30a Wet luchtvaart (aanwijzing van "andere geluidgevoelige gebouwen", zie artikel 3 van het

⁴ Richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

besluit). Dat artikel 8.30a wordt vervangen door artikel 8a.45. Het nieuwe artikel 1a vermeldt de nieuwe wettelijke grondslag.

Artikel IX (wijziging Besluit slotallocatie)

Onderdeel A (wijziging artikel 1)

Het begrip burgerexploitant wordt als overkoepelend begrip vervangen door exploitant, aangezien het begrip burgerexploitant in de gewijzigde Wet luchtvaart alleen duidt op een situatie van burgermedegebruik van een militaire luchthaven.

Onderdeel B (nieuw artikel 1a)

Door artikel III, onderdeel E, van de wijzigingswet van 18 december 2008 vervalt de oude wettelijke grondslag van het Besluit slotallocatie (artikel 76, eerste lid, onder c, van de Luchtvaartwet). Het nieuwe artikel 1a vermeldt de nieuwe grondslag.

Artikel XII (wijziging Bouwbesluit 2003)

In de omschrijving van "gebruiksfunctie die bijzonder gevoelig is voor luchtvaartlawaaï" is tot uitdrukking gebracht dat alleen voor de omgeving van Schiphol een L_{Aeq} -geluidszone is vastgesteld (bijlage 4 bij de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997). Zie ook de toelichting hierna, bij de wijziging van artikel 3.3, derde lid. De zinsnede "van de uitwendige scheidingsconstructie" is geschrapt, omdat de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 de ten hoogste toelaatbare L_{Aeq} -geluidsbelasting koppelt aan het geluidsniveau in de slaapkamer.

De omschrijving van "gebruiksfunctie die gevoelig is voor luchtvaartlawaaï" is aangepast aan de wijzigingswet van 18 december 2008 (introduktie van de term "beperkingengebied"). Verder is de verwijzing naar de Wet geluidhinder specifiek gemaakt. Concreet gaat het daarbij om het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg en het Besluit zonering buitenslands luchtvaartterrein Zuid-Limburg. Ten slotte is de reikwijdte van de omschrijving beperkt tot woon-, gezondheidszorg- en onderwijsfuncties, vanwege de beoogde reikwijdte van artikel 3.3, eerste en tweede lid (zie de toelichting bij die leden in Stb. 2001, 410, blz. 244). Om dezelfde reden is de reikwijdte van artikel 3.3, tweede lid, beperkt tot kantoorfuncties.

De verwijzing in artikel 3.3, eerste en tweede lid, naar de artikelen 8.32, 8.56, 8.74 en 10.24 van de Wet luchtvaart doelt op de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997. Artikel 8.32 heeft betrekking op Schiphol, de drie andere artikelen verklaren artikel 8.32 van overeenkomstige toepassing op luchthavens met een "luchthavenbesluit" (als bedoeld in artikel 1.1 Wet luchtvaart). Voor dergelijke luchthavens geldt, evenals voor Schiphol, een beperkingengebied, waar in verband met de nabijheid van de luchthaven met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting ruimtelijke beperkingen gelden. Artikel 8.56 heeft betrekking op luchthavens van regionale betekenis, artikel 8.74 op luchthavens van nationale betekenis en artikel 10.24 op militaire luchthavens.

In artikel 3.3, derde lid, is, net als in de omschrijving van “gebruiksfunctie die bijzonder gevoelig is voor luchtvaartlawaai” in artikel 1.1, tot uitdrukking gebracht dat alleen voor de omgeving van Schiphol een L_{Aeq} -geluidszone is vastgesteld. Het derde lid is relevant voor bouwvergunningen die worden verleend voor woningen en gezondheidszorggebouwen in de L_{Aeq} -geluidszone. De Regeling berekening nachtelijke geluidsbelasting, waar het derde lid naar verwees, is inmiddels vervallen.⁵ De inhoud daarvan zal worden opgenomen in de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997.

Artikel XIII (wijziging Luchtverkeersreglement)

Onderdeel A (wijziging artikel 1)

De omschrijving van “baanwachtpositie” verwees naar de omschrijving van dat begrip in artikel 2 van de Bordenregeling. Die regeling gaat vervallen, zie de toelichting hierna bij de wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart. De nieuwe omschrijving is inhoudelijk ongewijzigd. Zij is een vertaling van de omschrijving van “runway-holding position” in deel I van bijlage 14 (Aerodrome Design and Operations) bij het Verdrag van Chicago. ILS staat voor Instrument landing system, MLS voor Microwave landing system.

Onderdeel F (nieuw artikel 1c)

Deze bepaling actualiseert de wettelijke grondslag van het Luchtverkeersreglement.

Artikel XIV (wijziging Mijnbouwbesluit)

De veiligheidsregels voor een helikopterdek op een mijnbouwinstallatie in de Noordzee of de Waddenzee staan tot nu toe in hoofdstuk 4 van de Mijnbouwregeling, gebaseerd op artikel 51 van het Mijnbouwbesluit. In de memorie van toelichting bij de wijzigingswet van 18 december 2008 is aangekondigd dat het Mijnbouwbesluit zodanig zal worden gewijzigd dat de regels die op grond van titel 8a.1 Wet luchtvaart worden gesteld ten aanzien van het veilig gebruik van luchthavens, ook van toepassing worden op heliplatforms in de Noordzee.⁶ De onderhavige wijziging strekt daartoe. Om het instemmingsvereiste, bedoeld in artikel 51, vierde lid, van het Mijnbouwbesluit, te behouden, evenals de verplichting om toezichthouders te vervoeren, bedoeld in artikel 130 van de Mijnbouwwet, zal de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart, mede worden gebaseerd op artikel 51, zesde lid, van het Mijnbouwbesluit.

Artikel XV (wijziging Regeling Toezicht Luchtvaart)

⁵ Als gevolg van de inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van de wijzigingswet van 18 december 2008.

⁶ Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 3, blz. 58.

Hoofdstuk VI van de Regeling Toezicht Luchtvaart (R.T.L.), een algemene maatregel van bestuur, bevat inrichtingsvoorschriften voor luchtvaartterreinen. Hoofdstuk VI is gebaseerd op artikel 76, eerste lid, onderdeel c, van de Luchtvaartwet. Met de inwerkingtreding van artikel III, onderdeel E, van de wijzigingswet van 18 december 2008 komt artikel 76, eerste lid, onderdeel c, te vervallen. Omdat een deel van de R.T.L. blijft gelden (artikel 96, vierde lid, en de hoofdstukken IX, X en XI), is het wenselijk om hoofdstuk VI van de R.T.L. expliciet in te trekken. Artikel 166 (strafbepaling) is dienovereenkomstig aangepast.

Door het vervallen van artikel 76, eerste lid, onderdeel c, van de Luchtvaartwet en van hoofdstuk VI van de R.T.L. vervallen de volgende ministeriële regelingen van rechtswege:

Algemeen luchthavenreglement

Aanvullend Luchthaven Reglement Lelystad

Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Eelde

Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Maastricht

Aanvullend luchthavenreglement luchthaven Schiphol

Aanvullend luchthavenreglement Midden Zeeland

Aanvullend luchthavenreglement Rotterdam

Aanvullend luchthavenreglement Teuge

Aanvullend luchthavenreglement Texel

Beschikking van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst van 14 januari 1980 (nr. LT/L20177/Rijksluchtvaartdienst) betreffende het vaststellen van de naderings- en baanlichten voor instrumentenbanen bedoeld voor zowel Cat. I, als Cat. II, als Cat. III operaties

Bordenregeling

Examenreglement voor privé-vliegbewijzen

Papi-regeling

Regeling certificering luchtvaartterreinen

Regeling grondtekens en markeringen

Regeling stroefheid start- en landingsbanen

Regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht - 1988

stop bar regeling.

De meeste van deze regelingen worden vervangen door de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart: de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Dat geldt niet voor het Examenreglement voor privé-vliegbewijzen en de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht – 1988; die regelingen werden al niet meer toegepast.

Artikel XVI (overgangsrecht wijzigingswet 18 december 2008)

Deze bepaling stemt de wijzigingen in dit besluit af met het overgangsrecht bij de wijzigingswet van 18 december 2008. Zolang krachtens dat overgangsrecht de aanwijzing van het luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 18 Luchtvaartwet nog geldt, evenals het (overigens) bij of krachtens de Luchtvaartwet bepaalde, moeten ook van toepassing blijven de oude bepalingen van de algemene maatregelen van bestuur (amvb's) die in dit besluit worden aangepast en die (mede) zijn gebaseerd op een andere wet dan de Luchtvaartwet. Op die amvb's hebben de artikelen IX, tweede lid, en artikel XVIII, derde lid, van de Wet van 18 december 2008 strikt genomen namelijk geen betrekking. Dat artikel IX,

tweede lid, heeft wél betrekking op het Besluit slotallocatie en de Regeling Toezicht Luchtvaart, vandaar dat artikel XVI niet hoeft te gelden voor de wijziging van die amvb's.

Artikel XVIII (inwerkingtreding)

Deze bepaling maakt gefaseerde inwerkingtreding mogelijk. Dat kan bijvoorbeeld nodig zijn voor de wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, het Bouwbesluit 2003, het in artikel II genoemde Besluit van 21 mei 1981 en de Regeling Toezicht Luchtvaart, aangezien die algemene maatregelen van bestuur zijn onderworpen aan een zogeheten nahangprocedure (zie artikel 21.6, vijfde lid, van de Wet milieubeheer, artikel 2, achtste lid, van de Woningwet, respectievelijk artikel 76, vierde lid, van de Luchtvaartwet). Dit betekent dat direct na plaatsing van dit besluit in het Staatsblad aan de Staten-Generaal daarvan mededeling wordt gedaan en dat de desbetreffende wijziging niet eerder in werking treedt dan vier weken (Besluit milieu-effectrapportage 1994), respectievelijk twee maanden (Bouwbesluit 2003, Besluit van 21 mei 1981 en Regeling Toezicht Luchtvaart) na de publicatie.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings