

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 XI**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2009**

**Nr. 82**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 maart 2009

Het wetsvoorstel dat strekt tot wijziging van de Wet luchtvaart met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied (Beperkingengebied buitenlandse luchthaven) (zie Kamerstuk 31 898) is uw Kamer ter behandeling aangeboden. Deze wetswijziging betreft de overheveling van regelgeving voor luchthavens op buitenlands grondgebied (met vanwege de ligging van die luchthavens een invloed op Nederlands grondgebied) van de Wet geluidshinder naar de Wet luchtvaart. De aanleiding voor dit wetsvoorstel is tweeledig. Ten eerste is deze wijziging al aangekondigd in het kader van de herijking van de VROM-regelgeving. Daarnaast leidt het wetsvoorstel tot meer uniformiteit van regelgeving op het gebied van luchthavens.

#### **Inhoud wetsvoorstel**

Bij de overheveling naar de Wet luchtvaart is ervoor gekozen om de opzet en terminologie van dit wetsvoorstel zoveel mogelijk te laten aansluiten bij het eerder aan Uw Kamer aangeboden wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), Kamerstuk nr. 30 452. Dit wetsvoorstel RBML is vorig jaar reeds behandeld door Uw Kamer en vlak voor het kerstreces aangenomen door de Eerste Kamer (gepubliceerd in Stb. 18-12-2008, 561).

In lijn met de RBML regelt het thans voorliggende wetsvoorstel dan ook het volgende:

- 1) Voor de buitenlandse luchthavens wordt in plaats van de huidige geluidzone een beperkingengebied vastgesteld. Net als nu het geval is zullen binnen dit beperkingengebied uitsluitend regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied gelden. Dit gebied zal qua omvang en ligging voor de militaire luchthavens niet verschillen van de huidige Ke-zones. Voor de burgerluchthavens (in de praktijk alleen Weeze/Niederrhein) zal echter gewerkt worden met een nieuwe dosismaat (Lden), waardoor deze zone wel (iets) anders zal zijn qua omvang.

- 2) Voor burgerluchthavens worden regels vastgesteld voor het plaatsgebonden risico (externe veiligheid). Dit betreft een nieuw element in de regelgeving. De voorschriften inzake externe veiligheid zullen in de praktijk alleen van toepassing zijn voor burgerluchthavens (i.c. Weeze/Niederrhein). Overigens zullen zodra het mogelijk is om externe veiligheidszones te berekenen voor militaire luchthavens, ook voor deze luchthavens regels worden gesteld voor externe veiligheid. Dit is in lijn met de RBML. 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(hinder).
- 3) Er zullen regels omtrent de vliegveiligheid worden vastgelegd. Dit betreft met name hoogtebeperkingen voor mogelijke obstakels in de zogenaamde vliegfunnel, die direct voortvloeien uit reeds geldende verdragsverplichtingen. Tegen de vaststelling van een beperkingengebied-besluit staat beroep open bij de bestuursrechter.
- 4) Het besluit beperkingengebied dient in acht te worden genomen bij de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied.

De reikwijdte van het wetsvoorstel omvat drie buitenlandse luchthavens, namelijk de luchthavens Geilenkirchen, Weeze/Niederrhein en Brüggen. Deze drie luchthavens hebben op dit moment alledrie al een geluidzone op Nederlands grondgebied. De voorgestelde wetswijziging heeft daar geen directe gevolgen voor. Op dit punt is in feite slechts sprake van een technische wijziging.

#### **Relatie met het dossier AWACS/Geilenkirchen**

Het wetsvoorstel regelt dat binnen vijf jaar na inwerkingtreding voor de aangewezen buitenlandse luchthavens (bij amvb) een afzonderlijk besluit beperkingengebied wordt vastgesteld. Waar het gaat om luchthaven Geilenkirchen is dan de geluidhinderproblematiek van de AWACS-vliegtuigen aan de orde. Bij brief van 16 juni 2008 heb ik uw Kamer, mede namens de Staatssecretaris van Defensie, geïnformeerd over de stand van zaken en de voornemens inzake het dossier AWACS/Geilenkirchen. Aanvullend bent u geïnformeerd bij mijn brieven van 15 augustus en 2 september en de meer recente brief van de Staatssecretaris van Defensie van 23 december 2008. Recent heb ik daar ook over met uw Kamer van gedachten gewisseld tijdens het AO van 21 januari 2009. Bij deze gelegenheden is ingegaan op het proces dat de komende periode plaats zal vinden, gericht op het maken van bindende afspraken met de regio over het beheer van ongeveer 20 hectare bosgebied in het vereiste obstakelvrije vlak ten behoeve van de vliegbasis Geilenkirchen. De afspraken die hieruit voortvloeien zullen voor dit punt uiteraard bepalend zijn voor de inhoud van de amvb die op termijn met betrekking tot het beperkingengebied voor de luchthaven Geilenkirchen zal worden voorbereid.

Dit wetsvoorstel heeft dus geen rechtstreekse relatie met deze specifieke AWACS-geluidsproblematiek en voorziet alleen in het binnen een termijn van vijf jaar toepassen van een gelijklopend ruimtelijk regiem voor deze buitenlandse luchthaven als voor de overige luchthavens door het vaststellen van een beperkingengebied. Om eventuele misverstanden op dit punt te voorkomen, heb ik gemeend dit bij afzonderlijke brief onder uw aandacht te brengen.

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