WIJ WILLEM-ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot vaststelling van een beperkingengebied voor de buitenlandse burgerluchthaven Weeze en de in dat gebied geldende regels (Besluit beperkingengebied Weeze)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ,
nr. IENW/BSK-2023/34276, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en artikel 8a.54, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van [datum], nr…);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van [datum], nr… IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel a1. Begripsbepalingen

In dit besluit wordt verstaan onder:

bedrijfswoning: woning in of bij een gebouw of op of bij een terrein, slechts bestemd voor het huishouden van een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of terrein, noodzakelijk is;
gebouw: gebouw als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet;
geluidgevoelig gebouw: gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012;
L_{den}*:* geluidbelasting van luchtvaartuigen, uitgedrukt in L_{den} dB(A) en berekend op de wijze,

bedoeld in artikel 3, vierde lid, aanhef en onder a, van het Besluit burgerluchthavens;
obstakel: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt;
woning: gebouw dat geheel of gedeeltelijk voor bewoning is bestemd, een woonboot of woonwagen.

Artikel 1. Begripsbepalingen

In dit besluit wordt verstaan onder:

bedrijfswoning: woning in of bij een gebouw of op of bij een terrein, slechts bestemd voor het huishouden van een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of terrein, noodzakelijk is;
gebouw: gebouw als bedoeld in bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving;
geluidgevoelig gebouw: gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving;
L_{den}*:* geluidbelasting van luchtvaartuigen, uitgedrukt in L_{den} dB(A) en berekend op de wijze, bedoeld in artikel 3, vierde lid, aanhef en onder a, van het Besluit burgerluchthavens;
obstakel: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt;
omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit: omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet voor een omgevingsplanactiviteit bestaande uit het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
omgevingsvergunning voor het bouwen: omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet voor een omgevingsplanactiviteit bestaande uit een bouwactiviteit;
woning: gebouw dat geheel of gedeeltelijk voor bewoning is bestemd, een woonboot of woonwagen.

Artikel 2. Reikwijdte

Dit besluit heeft betrekking op het beperkingengebied van de buitenlandse burgerluchthaven Weeze.

Hoofdstuk 2. Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 3. Beperkingen in verband met de geluidbelasting

1. De L_{den}-contouren ter aanduiding van de geluidbelasting van 56 dB(A) L_{den} en 48 dB(A) L_{den} zijn aangegeven op de kaarten in de bijlagen 1a en 1b bij dit besluit.

2. In het gebied dat is gelegen op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} is nieuwbouw van een woning of een geluidgevoelig gebouw niet toegestaan.

3. In afwijking van het tweede lid:

a. is nieuwbouw van een bedrijfswoning toegestaan; en
b. kan een verklaring van geen bezwaar, bedoeld in artikel 8a.58, tweede lid, in verbinding met artikel 8.9, tweede lid, van de Wet luchtvaart, slechts worden afgegeven voor een woning of een geluidgevoelig gebouw in het gebied dat is gelegen op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} die:
1°. een open plek in de bestaande bebouwing opvult;
2°. zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing; of

3°. binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is.

4. Het derde lid, onderdeel b, aanhef en onder 3°, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude geluidgevoelige gebouw aan de bestemming is onttrokken.

Artikel a4. Hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid

1. In de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid is geen obstakel toegestaan dat hoger is dan de op de kaarten in de bijlagen 2a tot en met 2f bij dit besluit aangegeven waarden.

2. Het eerste lid geldt niet indien:

a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit; of
b. vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend.

3. Het is verboden in de gebieden met hoogtebeperkingen zonder of in afwijking van een aanlegvergunning een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid uit te voeren, voor zover dit werk of deze werkzaamheid niet voldoet aan de geldende hoogtebeperkingen.

Artikel 4. Hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid

1. In de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid is geen obstakel toegestaan dat hoger is dan de op de kaarten in de bijlagen 2a tot en met 2f bij dit besluit aangegeven waarden.

2. Het eerste lid geldt niet indien:

a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor het bouwen of een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit; of
b. vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor het bouwen of een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit is verleend.

3. Het is verboden in de gebieden met hoogtebeperkingen zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid uit te voeren, voor zover dit werk of deze werkzaamheid niet voldoet aan de geldende hoogtebeperkingen.

Artikel 5. Gebied met beperkingen in verband met vogelaantrekkende werking

1. Het gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik is aangegeven op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit. In dit gebied is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

a. industrie in de voedingsopslag met extramurale opslag of overslag;
b. viskwekerij met extramurale opslag;

c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
d. natuurgebied of vogelgebied;
e. moerasgebied of oppervlaktewater of een combinatie daarvan groter dan 3 hectare dan wel waarvan het totaal van de opgesplitste delen groter is dan 3 hectare.

2. Het eerste lid geldt niet:

a. voor zover het grondgebruik of de bestemming rechtmatig was op de dag vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, of
b. wanneer op basis van een studie naar de vogelaantrekkende werking kan worden geconcludeerd dat het grondgebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

Artikel 6 Laserstraalvrij gebied

De contour ter aanduiding van het laserstraalvrije gebied is aangegeven op de kaart in bijlage 4 bij dit besluit. In het laserstraalvrije gebied is het gebruik van een laserstraal die de vliegveiligheid kan verstoren niet toegestaan.

Hoofdstuk 3. Slotbepalingen

Artikel 7 Intrekking

Het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg wordt ingetrokken.

Artikel 8 Vervallen artikelen in verband met inwerkingtreding Omgevingswet

De artikelen a1 en a4 vervallen.

Artikel 9 Inwerkingtreding

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

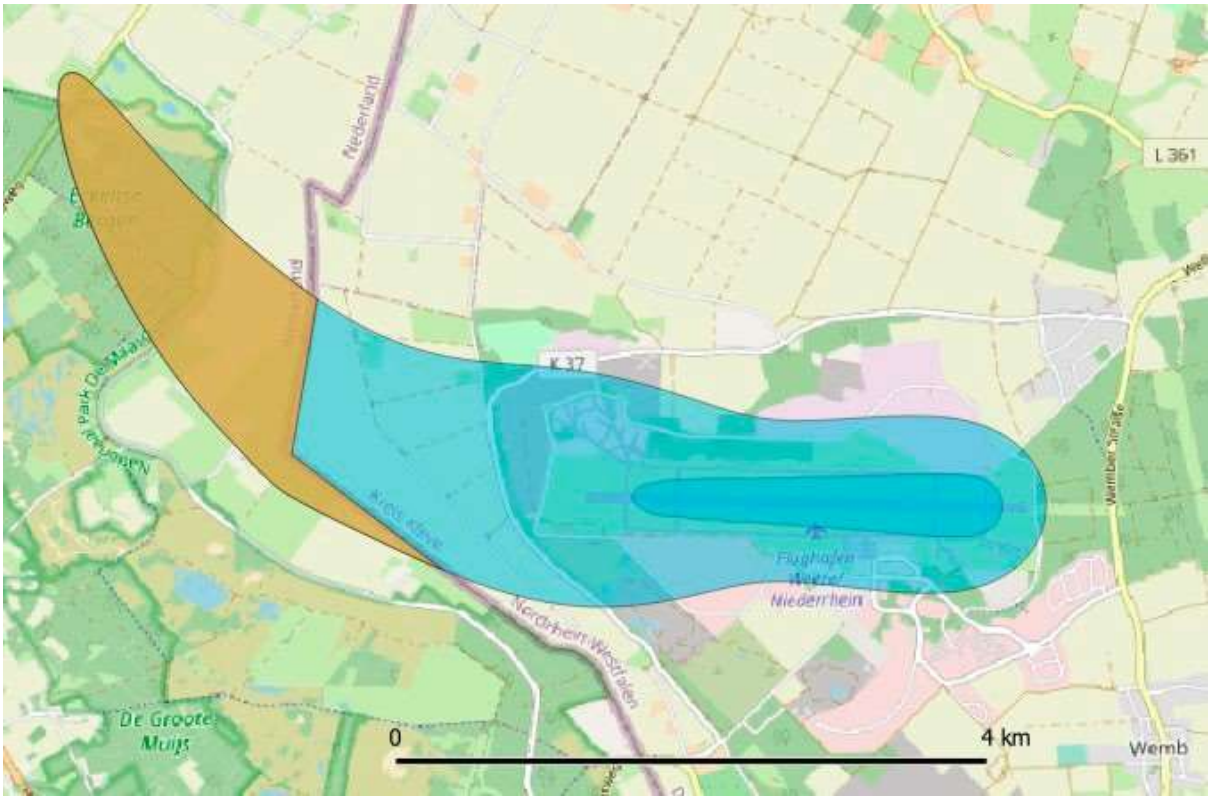
Artikel 10 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit beperkingengebied Weeze.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

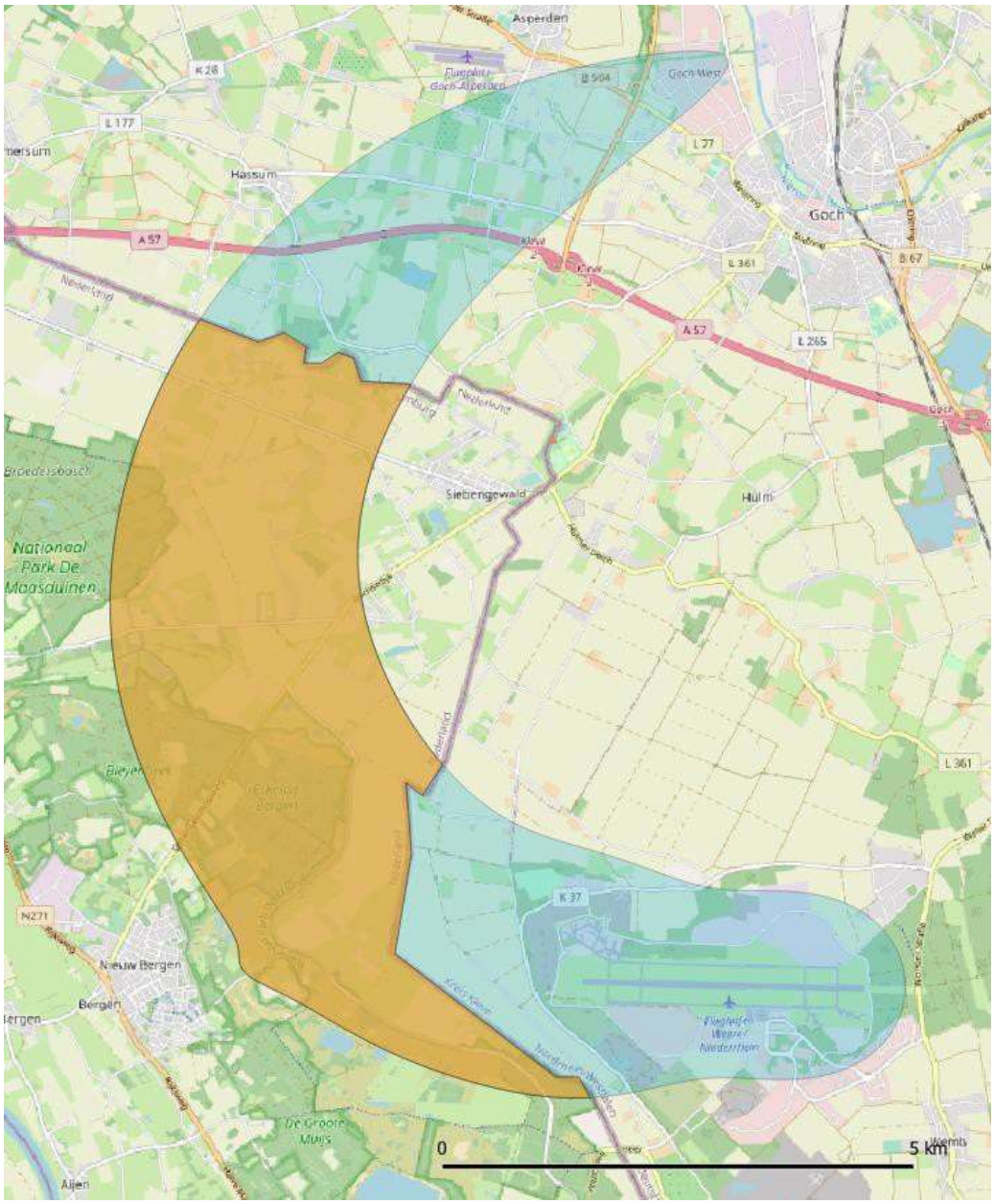
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Bijlage 1a; 56 dB(A) L_{den}-contour als bedoeld in artikel 3



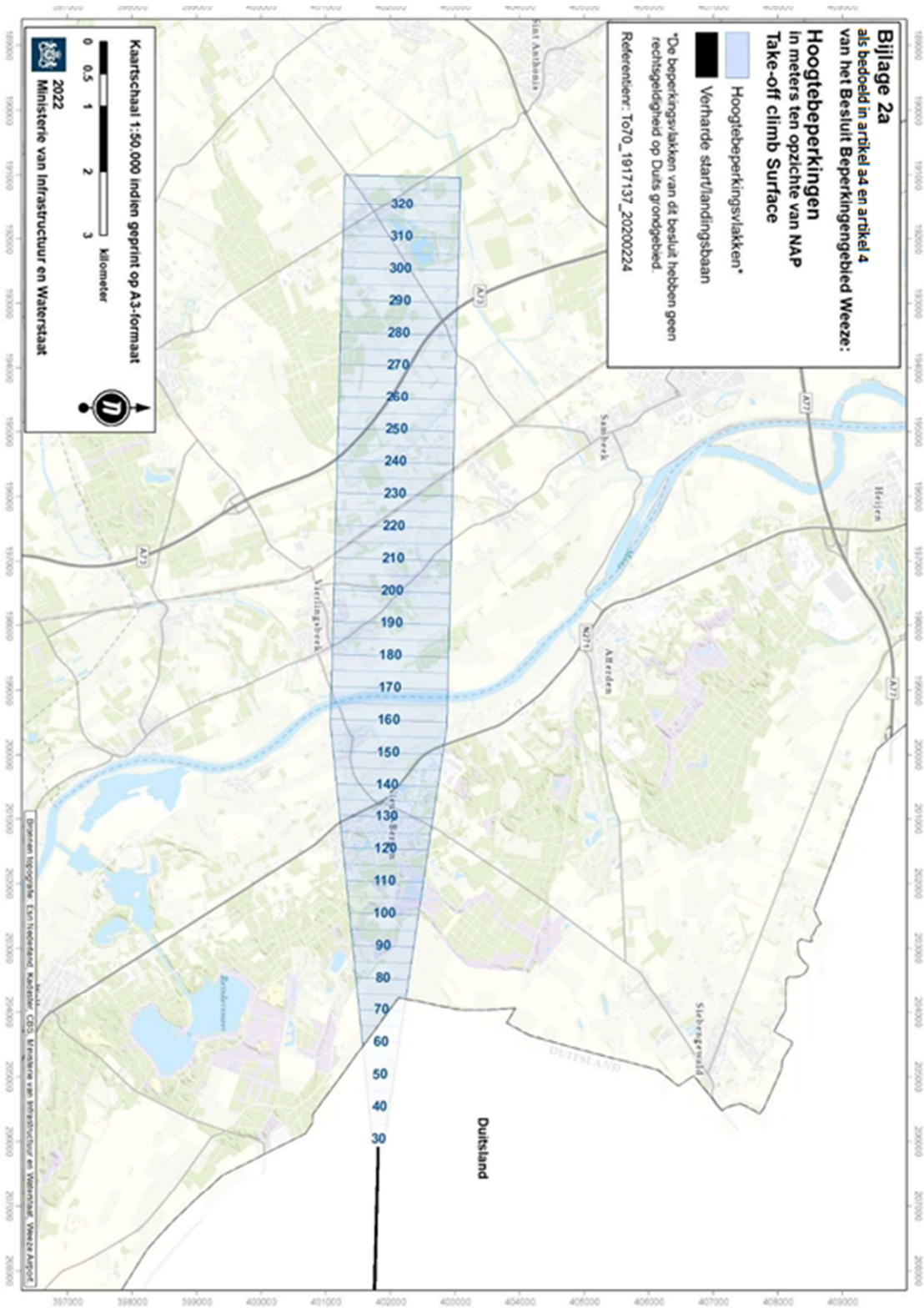
Figuur 1: Ligging van de 56 dB(A) L_{den}-contour met in oranje de oppervlakte boven Nederlands grondgebied weergegeven

Bijlage 1b; 48 dB(A) L_{den}-contour als bedoeld in artikel 3

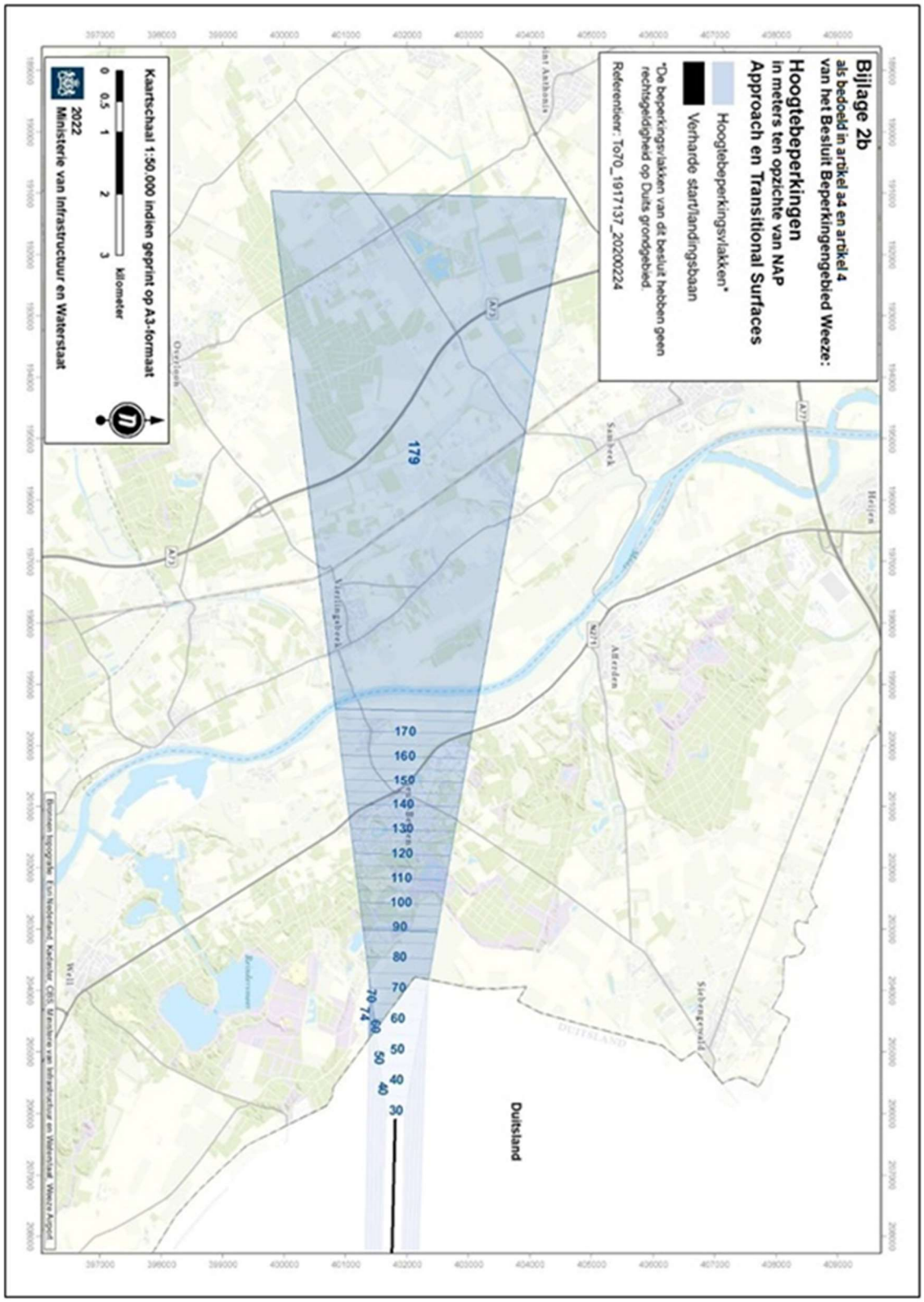


Figuur 2: Ligging van de 48 dB(A) L_{den}- contour met in oranje de oppervlakte boven Nederlands grondgebied weergegeven

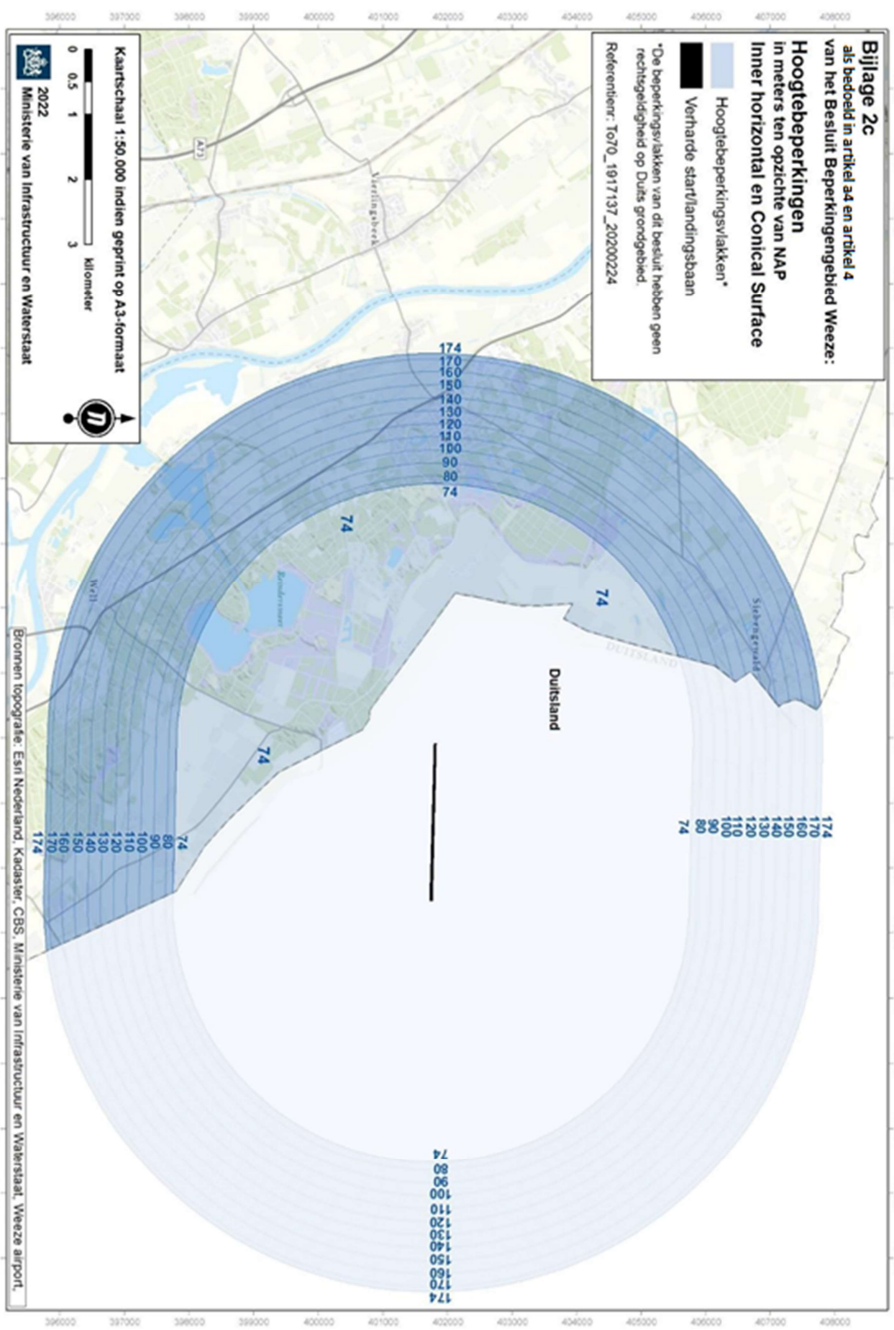
Bijlage 2a


Bijlage 2a
als bedoeld in artikel a4 en artikel 4
van het Besluit Beperkingengebied Weeze:
Hoogtebeperkingen
in meters ten opzichte van NAP
Take-off climb Surface
Hoogtebeperkingsvlakken*
Verharde start/landingsbaan
*De beperkingsvlakken van dit besluit hebben geen rechtsgeldigheid op Duits grondgebied.
Referentienr: To70_1917137_20200224
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A3-formaat
0 0,5 1 2 3 kilometer
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
320
310
300
290
280
270
260
250
240
230
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
Duitsland

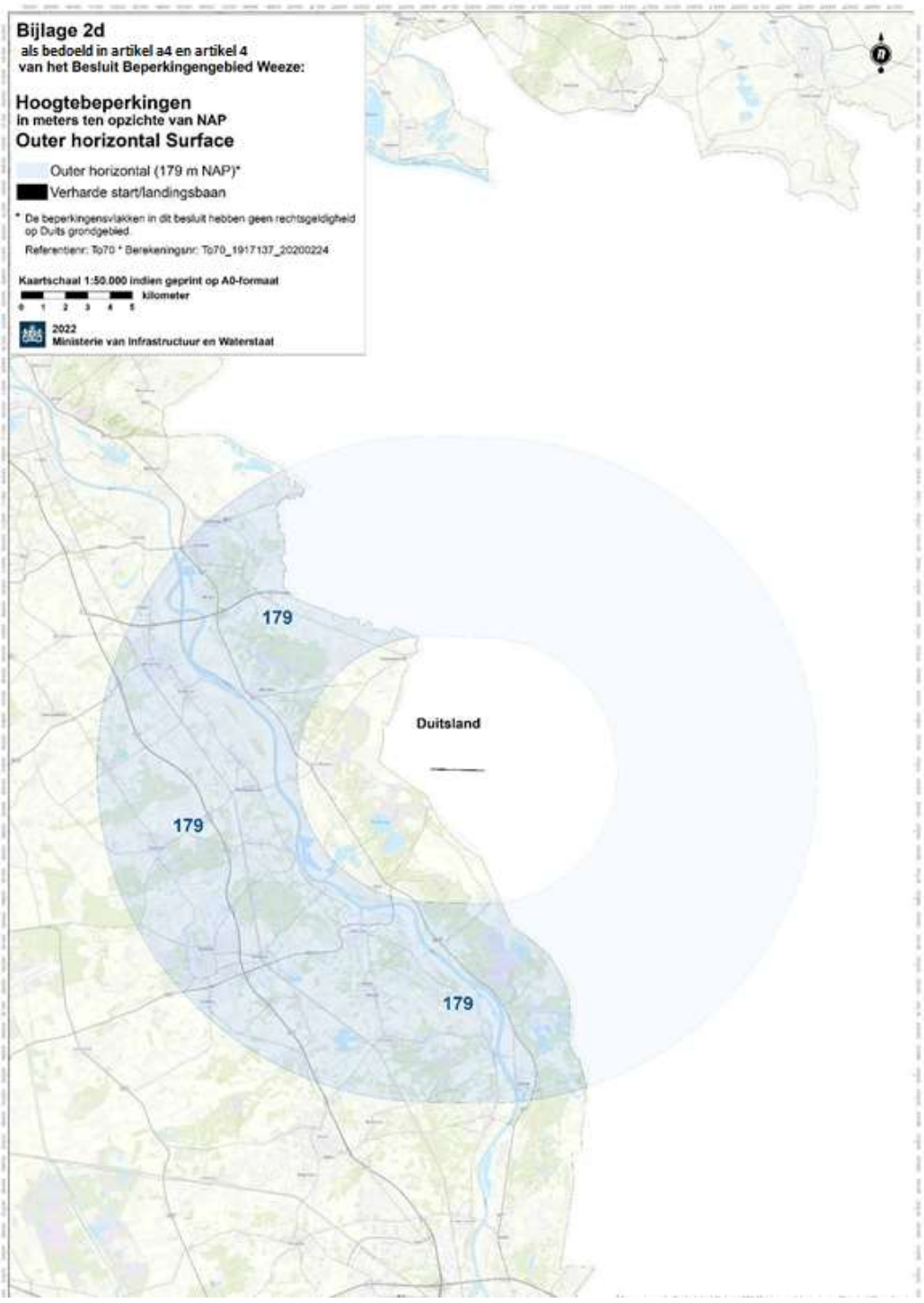
Bijlage 2b


Bijlage 2b
als bedoeld in artikel a4 en artikel 4
van het Besluit Beperkingengebied Weeze:
Hoogtebeperkingen
in meters ten opzichte van NAP
Approach en Transitional Surfaces
Hoogtebeperkingsvlakken*
Verharde start/landingsbaan
*De beperkingsvlakken van dit besluit hebben geen
rechtsgeldigheid op Duits grondgebied.
Referentienr: To70_1917137_20200224
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A3-formaat
0 0,5 1 2 3 kilometer
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
179
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
70
74
60
60
50
40
40
30
Duitsland

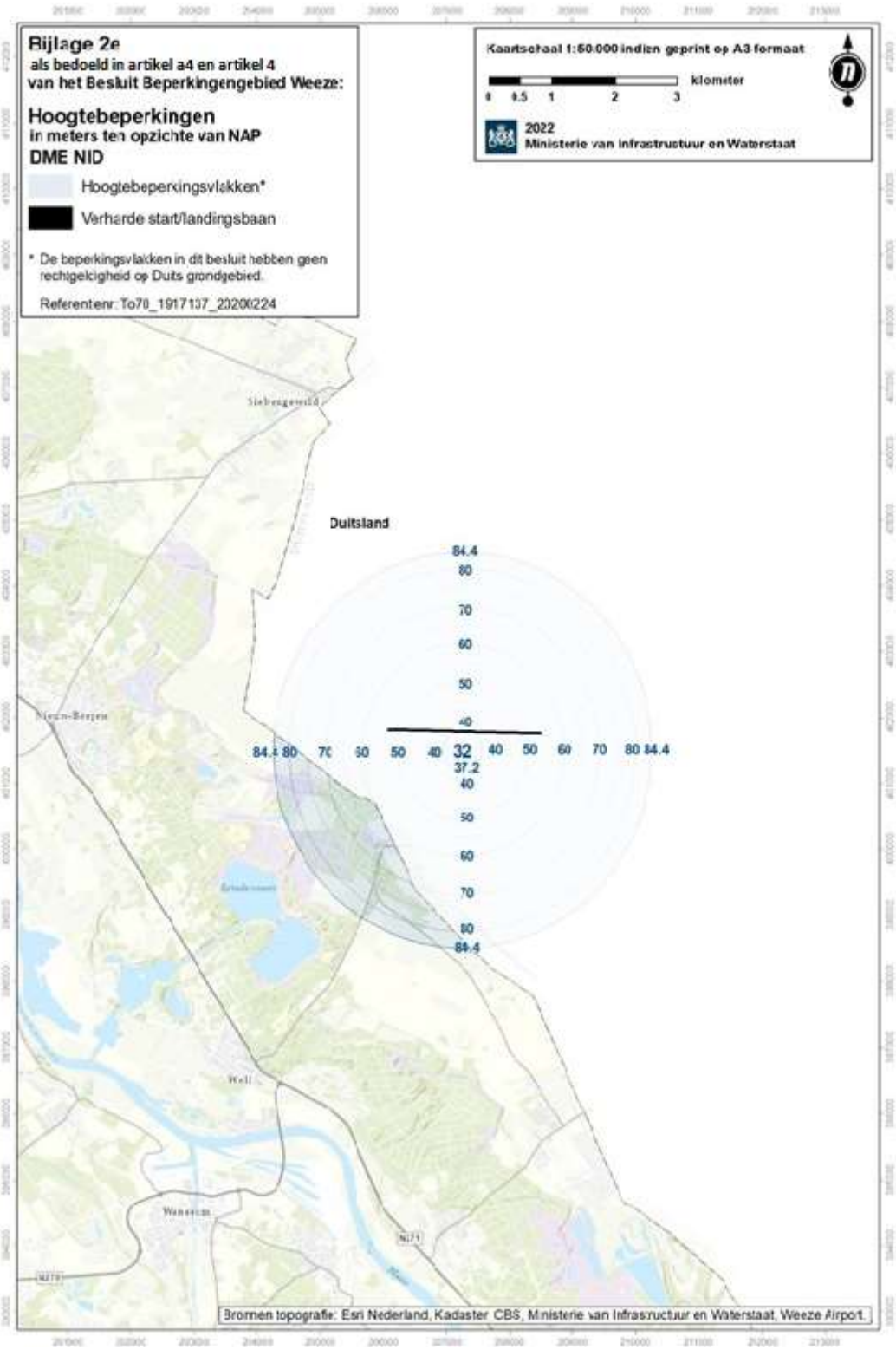
Bijlage 2c


Bijlage 2c
als bedoeld in artikel a4 en artikel 4
van het Besluit Beperkingengebied Weeze:
Hoogtebeperkingen
in meters ten opzichte van NAP
Inner horizontal en Conical Surface
Hoogtebeperkingsvlakken*
Verharde start/landingsbaan
*De beperkingsvlakken van dit besluit hebben geen
rechtsgeldigheid op Duits grondgebied.
Referentienr: To70_1917137_20200224
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A3-formaat
0 0,5 1 2 3 Kilometer
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Duitsland
74
80
90
100
110
120
130
140
150
160
170
174
Bronnen topografie: Esri Nederland, Kadaster, CBS, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Weeze airport.

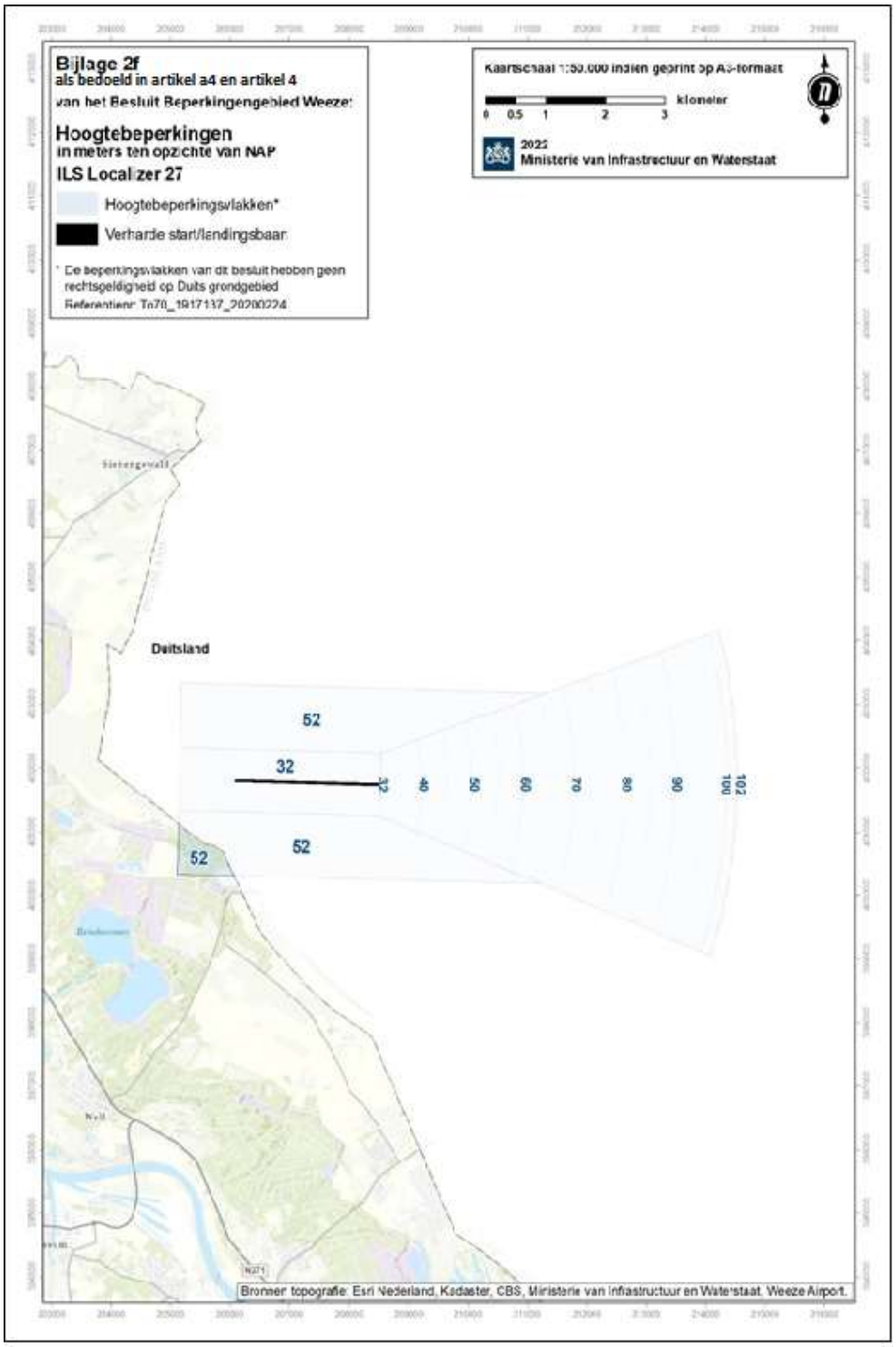
Bijlage 2d


Bijlage 2d
als bedoeld in artikel a4 en artikel 4
van het Besluit Beperkingengebied Weeze:
Hoogtebeperkingen
in meters ten opzichte van NAP
Outer horizontal Surface
Outer horizontal (179 m NAP)*
Verharde start/landingsbaan
* De beperkingsvlakken in dit besluit hebben geen rechtsgeldigheid op Duits grondgebied
Referentienr: To70 * Berekeningsnr: To70_1917137_20200224
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A0-formaat
kilometer
0 1 2 3 4 5
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
179
179
179
Duitsland

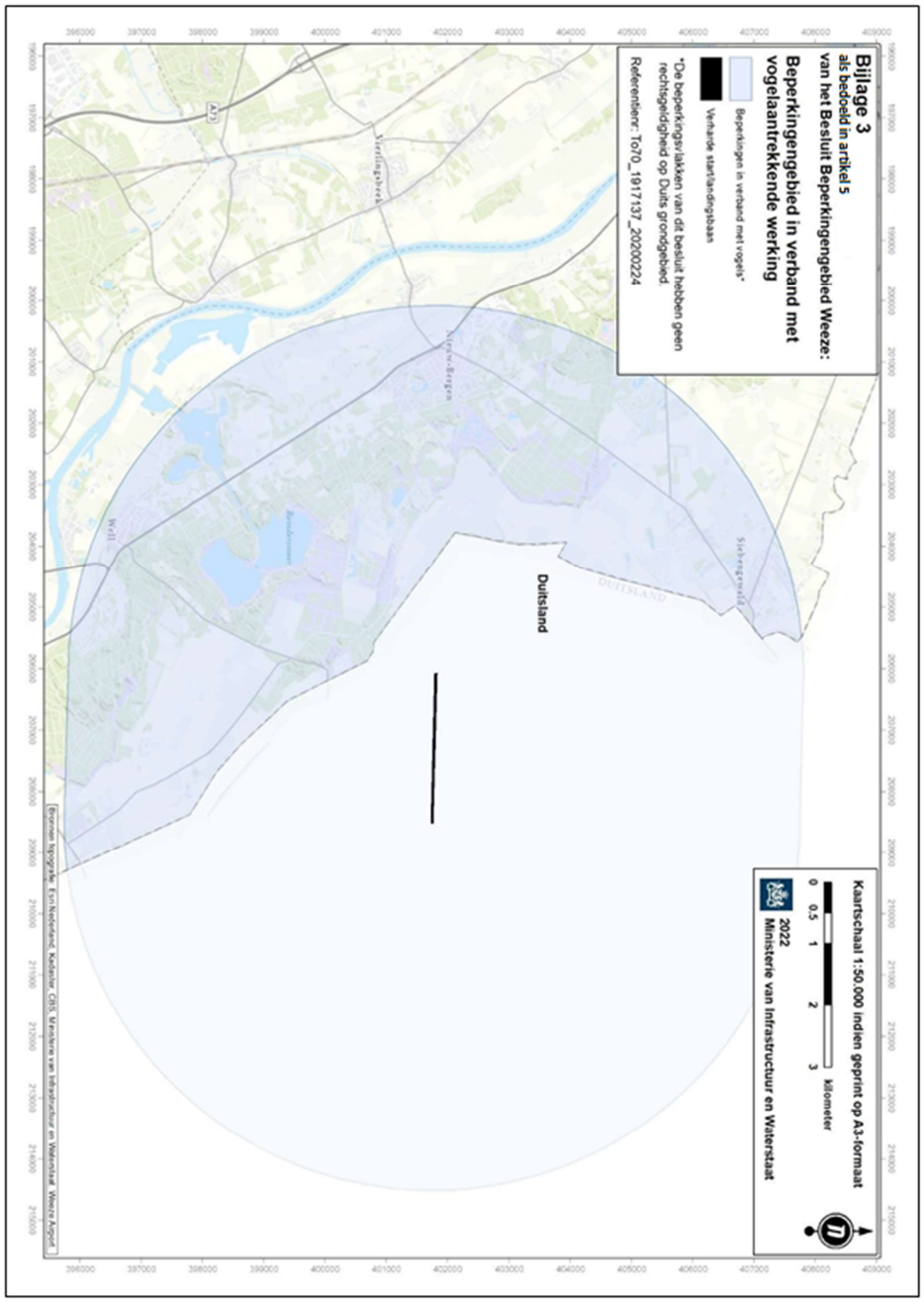
Bijlage 2e


Bijlage 2e
als bedoeld in artikel a4 en artikel 4
van het Besluit Beperkingengebied Weeze:
Hoogtebeperkingen
in meters ten opzichte van NAP
DME NID
Hoogtebeperkingsvlakken*
Verharde start/landingsbaan
* De beperkingsvlakken in dit besluit hebben geen rechtgeldigheid op Duits grondgebied.
Referentienr: To70_1917137_20200224
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A3 formaat
kilometer
0 0.5 1 2 3
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Duitsland
84.4
80
70
60
50
40
84.4 80 70 60 50 40 32 40 50 60 70 80 84.4
37.2
40
50
60
70
80
84.4
Bronnen topografie: Esri Nederland, Kadaster CBS, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Weeze Airport

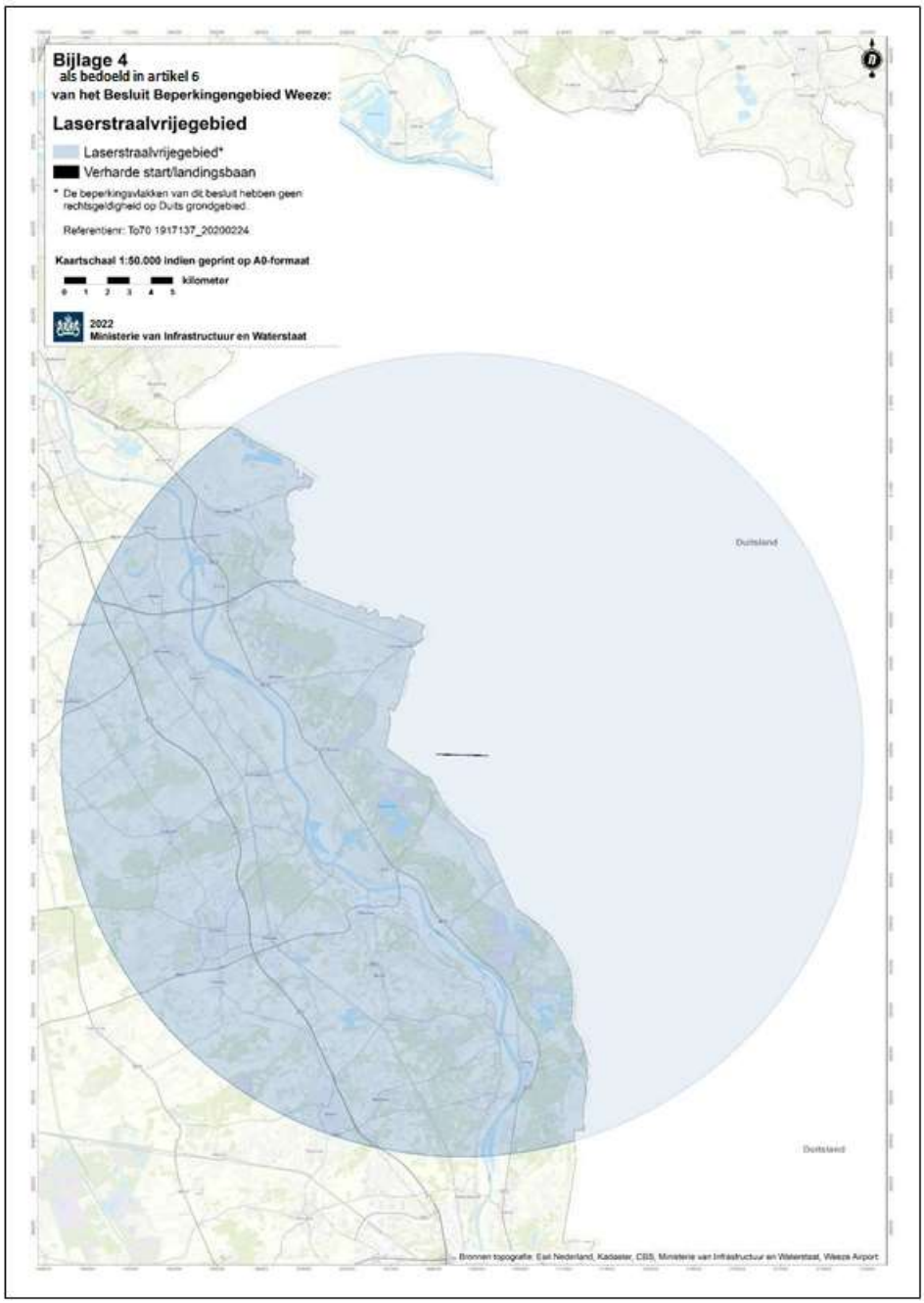
Bijlage 2f


Bijlage 2f
als bedoeld in artikel a4 en artikel 4
van het Besluit Beperkingengebied Weeze
Hoogtebeperkingen
in meters ten opzichte van NAP
ILS Localizer 27
Hoogtebeperkingsvlakken*
Verharde start/landingsbaan
* De beperkingsvlakken van dit besluit hebben geen rechtsgeldigheid op Duits grondgebied
Referentienr: Tn70_1917117_20200224
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A3-formaat
kilometer
0 0,5 1 2 3
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Duitsland
52
32
32
40
50
60
70
80
90
100
102
52
52
Bronnen topografie: Esri Nederland, Kadaster, CBS, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Weeze Airport.

Bijlage 3


Bijlage 3
als bedoeld in artikel 5
van het Besluit Beperkingengebied Weeze:
Beperkingengebied in verband met vogelaantrekkende werking
Beperkingen in verband met vogels*
Verharde startlandingsbaan
*De beperkingsvlakken van dit besluit hebben geen rechtsgeldigheid op Duits grondgebied.
Referentienr: To70_1917137_20200224
Duitsland
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A3-formaat
0 0,5 1 2 3 kilometer
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage 4


Bijlage 4
als bedoeld in artikel 6
van het Besluit Beperkingengebied Weeze:
Laserstraalvrijegebied
Laserstraalvrijegebied*
Verharde start/landingsbaan
* De beperkingsvlakken van dit besluit hebben geen rechtsgeldigheid op Duits grondgebied.
Referentienr: To70 1917137_20200224
Kaartschaal 1:50.000 indien geprint op A0-formaat
kilometer
0 1 2 3 4 5
2022
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Duitsland
Duitsland
Bronnen topografie: Esri Nederland, Kadaster, CBS, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Weeze Airport

Nota van toelichting

1. Inleiding

In de Wet luchtvaart is geregeld dat rondom nationale burgerluchthavens, waaronder bijvoorbeeld Schiphol, en militaire luchthavens, een beperkingengebied is gelegen. Dit gebied heeft betrekking op de gevolgen van de aanwezigheid van de luchthaven op het betrokken gebied in verband met de geluidbelasting, de externe veiligheid en de vliegveiligheid. Met de inwerkingtreding van de wijziging van de Wet luchtvaart met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied (Beperkingengebied buitenlandse luchthaven) (Stb. 2012, 582) is in die wet een titel opgenomen over de planologische gevolgen van buitenlandse luchthavens op Nederlands grondgebied (Titel 8A.6). Die titel bevat onder andere een artikel dat verplicht tot het vaststellen van een beperkingengebied in verband met de nabijheid van een aantal daarin genoemde buitenlandse luchthavens in de Bondsrepubliek Duitsland (artikel 8a.54, eerste lid), waaronder de burgerluchthaven Weeze (artikel 8a.54, eerste lid). Dit besluit geeft invulling aan die titel, voor zover het gaat om die buitenlandse luchthaven.

Omdat bij het in procedure brengen van dit concept besluit het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet en onderliggende regelgeving nog niet vaststaat, is een dubbelwijziging (zie de artikelen a1, 1, a4, 4 en 8) opgenomen waarmee kan worden geanticipeerd op het wel of niet in werking zijn van deze wet- en regelgeving.

In deze nota wordt – voor wat betreft de terminologie – ervan uitgegaan dat de Omgevingswet en de onderliggende regelgeving al in werking is getreden.

2. Hoofdlijnen van dit besluit

Een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven geeft de grenzen aan van het beperkingengebied en bevat regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het beperkingengebied. Titel 8A.6 van de Wet luchtvaart beperkt zich tot het bieden van een basis voor regels inzake de ruimtelijke gevolgen in Nederland van het luchthavenluchtverkeer van de buitenlandse luchthaven. Regels over het luchthavenluchtverkeer zelf kunnen in de Nederlandse wetgeving niet worden gesteld. Invloed op de vergunde gebruiksruimte van de betrokken luchthavens oefent Nederland uit door middel van andere instrumenten. Zo geldt voor de luchthaven Weeze een verdrag.[1]

Volgens de Wet luchtvaart bevat het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthavens in elk geval regels met betrekking tot het gebruik van de grond met het oog op de geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer, het externe veiligheidsrisico en de vliegveiligheid (artikel 8a.57).

Om de omgeving in de nabijheid van Weeze een gelijkwaardige bescherming te geven als de omgeving rond nationale luchthavens legt dit besluit dezelfde beperkingengebieden vast als bij de luchthavens van nationale betekenis.

[1] Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van het burgergebruik van luchthaven Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden, Trb. 2003, nr. 85.

De contouren voor de beperkingengebieden zijn vastgesteld op basis van twee onderzoeken die in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn uitgevoerd. Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting van de luchthavens Weeze op Nederlands grondgebied en de externe-veiligheidsrisico's.[2] Onderzoeksbureau To70 heeft onderzoek uitgevoerd in het kader van de vliegveiligheidsgebieden.[3]

Geluid en externe veiligheid
Het NLR heeft geluidsberekeningen en externe-veiligheidsberekeningen uitgevoerd voor startend en landend vliegverkeer. Het verkeer op luchthaven Weeze is vastgesteld op basis van een prognose voor 2027.

De oude contour in de nabijheid van luchthaven Weeze zoals aangegeven op bijlage A bij het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg betreft een 35 Ke-contour. Deze contour is gesitueerd in het buitengebied ten oosten van Nieuw-Bergen, gemeente Bergen. Binnen deze contour liggen drie woningen op Nederlands grondgebied en het gaat hier om 0,9 km^2 totaal. Conform de wettelijke voorschriften heeft het NLR een L_{den}-berekening uitgevoerd.[4] Tevens heeft het NLR op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een berekening van de Ke-contour uitgevoerd om te laten zien hoe de 35 Ke-contour op basis van de invoergegevens voor het nieuwe beperkingengebied eruitziet en hoe deze zich verhoudt tot de oude Ke-contour.

Het resultaat van de geluidberekening laat verschillen zien tussen het oude beperkingengebied en de nieuwe geluidcontouren. Dit wordt veroorzaakt door een verandering in het baangebruik waarbij er in de prognose duidelijk meer startend verkeer over Nederlands grondgebied vliegt.

Verder wijst het onderzoek uit dat een deel van de 56 dB(A) L_{den}-contour op Nederlands grondgebied ligt en dat er weinig bebouwing is binnen deze contour. De 48 en 56 dB(A) L_{den}-geluidcontouren liggen – wat betreft Nederlands grondgebied – alleen boven het grondgebied van de gemeente Bergen. Daarnaast is te zien dat de 70 dB(A) L_{den}-contour volledig op Duits grondgebied ligt.

Alle woningen binnen de nieuwe contouren bevinden zich in de gemeente Bergen, in het buitengebied van de woonkernen Bergen, Afferden en Siebengewald. Het gaat hier om zes woningen in de 56 dB(A) L_{den}-contour die liggen in het buitengebied van de woonkern Bergen. Datzelfde gold voor de drie woningen binnen de oude 35 Ke-contour zoals aangegeven op bijlage A bij het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg.

Op het gebied van externe veiligheid, voerde NLR een analyse uit op de externe veiligheidsrisico's door het vliegverkeer van en naar de luchthaven Weeze. De berekening laat zien dat voor zowel de 10^{-5} als voor de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour geldt dat deze niet op Nederlands grondgebied liggen.

[2] NLR definitief Rapport geluid en externe veiligheid AMVB Weeze"(IENW/BSK/376480: Contouren geluid en externe veiligheid).
[3] Definitieve notitie vliegveiligheidsvlakken Weeze" (IENW/BSK/385483: Contouren vliegveiligheid).
[4] L_{den} is de nu gangbare en voorgeschreven maat voor de geluidbelasting door vliegverkeer voor burgerluchthavens en wordt uitgedrukt in dB(A).

Vliegveiligheid
Onderzoeksbureau To70 heeft in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek uitgevoerd dat ingaat op de beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid. Net zoals bij geluid en externe veiligheid zijn in dit besluit uitsluitend beperkingengebieden vastgelegd die boven Nederlands grondgebied liggen.

De volgende beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid zijn opgenomen:
- gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid
- gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende werking; en
- laserstraalvrije gebied.

3. Verhouding tot hoger recht
Voor dit besluit is relevant het hiervoor vermelde verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland. In dit verdrag worden regels gesteld over de afwikkeling van het luchtverkeer van luchthaven Weeze in het Nederlands luchtruim en over de gevolgen van het gebruik van deze luchthaven op Nederlands grondgebied.

Het uitgangspunt is dat regels op Nederlands grondgebied over het luchthavenluchtverkeer van luchthaven Weeze, zoals te stellen geluidgrenswaarden, uitsluitend onderwerp van het verdrag kunnen zijn. Zo bepaalt het verdrag onder meer dat grensoverschrijdende gevolgen voor milieu en veiligheid, samenhangend met het gebruik van de luchthaven, volgens de in Nederland geldende berekeningsmethoden worden vastgesteld en naar Nederlands recht worden beoordeeld. In het verleden is in dat kader een geluidszone met 35 en 40 Ke rondom de luchthaven vastgesteld. Deze geluidszone is als bijlage 2 bij het verdrag opgenomen en mag door het gebruik van de luchthaven niet overschreden worden dan met wederzijds goedvinden van de verdragsluitende partijen. Dit is geregeld in artikel 7, eerste lid, van het verdrag.

Deze geluidszone moet worden onderscheiden van de beperkingengebieden op Nederlands grondgebied die met dit besluit worden vastgesteld. In deze gebieden gelden beperkingen ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond die, onder andere met het oog op de geluidbelasting, noodzakelijk zijn. Het in dit besluit vast te stellen beperkingengebied ten aanzien van geluid (met de 56 dB(A) en 48 dB(A) l_{den}-contouren) is gebaseerd op het huidige, actuele baangebruik en op een prognose voor 2027 van het verkeer op luchthaven Weeze.

Een nieuwe geluidszone, die ook gebaseerd zal zijn op het actuele baangebruik en op een luchtverkeersprognose op luchthaven Weeze, met een vergelijkbare 48 dB(A) en 56 dB(A)L_{den}-contour en een L_{den}-contour zoals die bij dit besluit wordt vastgelegd, zal op enig moment als nieuwe bijlage bij het verdrag worden opgenomen. Daartoe moet de wijziging van de geluidszone eerst worden besproken door de gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie. Daarna kan worden verzocht om een overleg om de wijziging van het verdrag te bespreken. Dit is geregeld in artikel 10, eerste lid, in samenhang met artikel 9, eerste lid, van het verdrag.

4. Verhouding tot nationale regelgeving
Op grond van artikel 8a.54 van de Wet luchtvaart moet bij algemene maatregel van bestuur een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven worden vastgesteld in verband met de nabijheid van de buitenlandse burgerluchthaven Weeze in Duitsland.

Zoals hiervoor aangegeven, is de insteek om de omgeving in de nabijheid van Weeze een gelijkwaardige bescherming te geven als de omgeving rond nationale luchthavens. De verschillende contouren en gebieden die een luchthavenbesluit bij regionale luchthavens van nationale betekenis in ieder geval moet bevatten, zijn beschreven in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens. Binnen deze contouren en gebieden gelden ruimtelijke beperkingen die in de artikelen 10 tot en met 17 van het Besluit burgerluchthavens zijn beschreven.

De Regeling burgerluchthavens bevat rekenvoorschriften om de omvang te bepalen van de gebieden waar ruimtelijke beperkingen gelden als gevolg van externe veiligheid, geluid en vliegveiligheid. Deze regeling wordt aangepast, zodat rekenvoorschriften zoals die nu gelden voor de berekening van L_{den}-contouren van overeenkomstige toepassing zijn voor dit besluit. Hiervoor biedt artikel 8a.59, tweede lid, van de Wet luchtvaart een grondslag.

Voor het vaststellen van de omvang van de overige beperkingengebieden bij dit besluit is aansluiting gezocht bij de betreffende bepalingen in hoofdstuk 2 van de Regeling burgerluchthavens.

Wat betreft het totaal aantal vliegtuigbewegingen dat kan worden afgehandeld, beschikt Weeze over een zeer ruime vergunning. De informatie met betrekking tot aantallen, typen vliegbewegingen en het luchthavenverkeersscenario, is gebaseerd op een Duitse verkeersprognose voor luchthaven Weeze voor het jaar 2027. Dit scenario wordt ook gebruikt voor berekeningen van geluid op Duits grondgebied. Luchthaven Weeze heeft echter aangegeven dat zij in haar toekomstplannen uitgaat van lagere, meer realistische verkeersvolumes.

Verwerking beperkingengebieden in omgevingsplannen
Op grond van de Wet luchtvaart dienen de gemeenten het luchthavengebied en de beperkingengebieden alsmede de beperkingen, die daarin gelden, binnen een jaar na inwerkingtreding van het besluit in hun omgevingsplannen op te nemen (artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart). Als een omgevingsplan nog niet in overeenstemming is met het besluit, geldt het besluit op grond van artikel 8.8, tweede lid, in samenhang met artikel 8a.58, eerste lid, van de Wet luchtvaart als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 4.16 van de Omgevingswet.
Het besluit dient dan bij de verlening van een omgevingsvergunning in acht te worden genomen. Als het besluit de omgevingsvergunning voor het bouwen of voor een aanlegactiviteit niet toestaat, kan de gevraagde omgevingsvergunning niet worden verleend.

5. Uitvoering en handhaving

Inspectie Leefomgeving en Transport
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gevraagd dit besluit te toetsen op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De ILT heeft positief geoordeeld over de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van dit Luchthavenbesluit mits uitvoering wordt gegeven aan de afspraken met betrekking tot de brief van de ILT van 12 september 2022.

In artikel 8.9, derde tot en met vijfde lid, van de Wet luchtvaart is de in omgevingsrecht gebruikelijke regeling opgenomen van een afwijkingsmogelijkheid met een verklaring van geen bezwaar. Voor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) zijn safety

assessments van de initiatiefnemer van de beoogde activiteit nodig die aantonen dat een afwijking van de hoogtebeperkingen acceptabel is zonder afbreuk te doen aan de luchtvaartveiligheid. Na advies van de Duitse verantwoordelijke autoriteit zal de ILT de aanvraag beoordelen en kan het namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een vvgb afgeven.

In dit besluit wordt het beperkingengebied vastgesteld, dat het Nederlands grondgebied omvat, waar met het oog op o.a. de geluidsbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Dit besluit bevat echter geen grenswaarden met het oog op de geluidbelasting, zoals in andere luchthavenbesluiten voor (regionale) luchthavens. Dit is een exclusieve bevoegdheid van de Duitse overheid. De handhaving die op basis van dit besluit plaatsvindt, gebeurt binnen het stelsel van de ruimtelijke ordening.

Gemeentebestuur
Met het handhaven van de omgevingsplannen kunnen de ruimtelijke regels in het besluit beperkingengebieden worden gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de omgevingsplannen is verwerkt. Het gemeentebestuur zal bijvoorbeeld in beginsel geen omgevingsvergunning afgeven voor bouwen dat in strijd is met het omgevingsplan. Indien gebouwd wordt zonder omgevingsvergunning of indien grond gebruikt wordt in strijd met het omgevingsplan, is het gemeentebestuur bevoegd om de situatie recht te zetten door het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom. Het gemeentebestuur heeft deze mogelijkheid ook als de omgevingsplannen nog niet in overeenstemming zijn gebracht met het besluit.

De handhavingstaak van het gemeentebestuur omvat zowel het toezicht op de naleving (nagaan of bijvoorbeeld in strijd met een omgevingsplan wordt gehandeld) als het toepassen van bestuursrechtelijke sancties als last onder dwangsom of last onder bestuursdwang.

6. Financiële gevolgen
Voor de schade die een belanghebbende lijdt ten gevolge van dit besluit en die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kan, overeenkomstig artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekennen. In beginsel zullen alle verzoeken om nadeelcompensatie worden behandeld volgens de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.
Het bevoegd gezag constateert dat het aantal woningen binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour gering is. Daarnaast heeft de gemeente Nieuw Bergen aangegeven geen plannen te hebben voor het gebied binnen de desbetreffende contour.

7. Consultatie
Op de voorbereiding van dit besluit is afdeling 3.4 van Awb van toepassing, wat betekent dat eenieder zijn zienswijze naar voren kan brengen over het ontwerpbesluit. Deze inspraakprocedure vindt parallel plaats aan de op grond van artikel 8a.54, derde lid, van de Wet luchtvaart voorgeschreven voorhang van het ontwerpbesluit bij de beide kamers der Staten-Generaal.

8. Regeldruk en administratieve lasten
Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

9. Inwerkingtreding
Dit besluit zal gelijktijdig met het de hiervoor aangekondigde wijziging van de Regeling burgerluchthavens in werking treden. Bij het bepalen van het tijdstip van inwerkingtreding zal aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving, dat gaat over de toepassing van vaste verandermomenten en een minimuminvoeringstermijn, in acht worden genomen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel a1 en artikel 1

In deze artikelen zijn de begripsomschrijvingen van enkele in dit besluit gebruikte begrippen opgenomen. Voor de definities van gebouw, geluidgevoelig gebouw, omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit en omgevingsvergunning voor het bouwen is in artikel 1 aangesloten bij de Omgevingswet en daarop gebaseerde regelgeving. In artikel a1 zijn de begripsomschrijvingen opgenomen die zijn gebaseerd op de regelgeving zoals die gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving. Daarbij wordt voor de begripsomschrijving van gebouw verwezen naar de Woningwet en voor de begripsbeschrijving van geluidgevoelig gebouw naar het Bouwbesluit 2012.

Artikel 3

Het vastleggen van beperkingengebieden en de regels die daarin gelden, vindt zijn grondslag in artikel 8a.55 van de Wet luchtvaart. In paragraaf 4 van deze nota van toelichting is al naar voren gekomen dat voor de beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting aansluiting is gezocht bij artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens. Dit artikel bepaalt onder meer dat een luchthavenbesluit in ieder geval geluidcontouren van respectievelijk 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} bevat. Voor burgerluchthaven Weeze geldt echter dat de 70 dB(A) L_{den}-contour uitsluitend is gesitueerd op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland. Daarom zijn in dit besluit slechts de 48 en 56 dB(A) L_{den}-contouren vastgelegd en aangegeven op de kaarten in bijlage 1a en 1b.

Het tweede lid geeft aan dat nieuwbouw van woningen of geluidgevoelige gebouwen in de 56 dB(A) L_{den}-contour niet is toegestaan. Hiertoe is aansluiting gezocht bij artikel 12, tweede lid, van het Besluit burgerluchthavens. In lijn met artikel 12, derde lid, van de het Besluit burgerluchthavens zijn in het derde lid twee uitzonderingen op dit verbod opgenomen.

De in het derde lid, onderdeel b, genoemde verklaring van geen bezwaar kan worden geweigerd met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven. Dit volgt uit artikel 8a.58. tweede lid, in samenhang met artikel 8.9, vijfde lid, van de Wet luchtvaart.

Artikel a4 en artikel 4

De grondslag voor het vastleggen van het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid is eveneens gelegen in artikel 8a.55 van de Wet luchtvaart. Dit gebied wordt weergegeven op de kaarten in bijlagen 2a tot en met 2f. Het betreft een gebied, het zogenaamde obstakelvlak, dat in verband met het veilig gebruik van de voor de burgerluchthaven Weeze geldende aan- en uitvliegroutes en noodgebieden moeten worden vrijgehouden van (nieuwe) hoge obstakels. Op die manier wordt voorkomen dat deze routes onbruikbaar raken omdat bijvoorbeeld te hoge gebouwen of bomen een veilig gebruik ervan onmogelijk maken. Voor het vaststellen van het gebied met hoogtebeperkingen is aansluiting gezocht bij artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens en de in dat artikel van toepassing verklaarde onderdelen van hoofdstuk 4 van deel 1 van bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.[5] De berekeningen van de aard en omvang van de gebieden zijn gebaseerd op deze onderdelen van bijlage 14.

Nieuwe obstakels die door het obstakelvlak heen steken, kunnen er alleen nog komen als het obstakels betreft waarvoor een omgevingsvergunning is verleend en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, door het verlenen van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart, heeft verklaard dat tegen het afgeven van de desbetreffende omgevingsvergunning geen bezwaar bestaat. Bij het beoordelen van de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar wordt betrokken of de hoogte van het obstakel de vliegveiligheid negatief beïnvloedt. Indien dat het geval is, zal op basis van artikel 8.9, vijfde lid, van de Wet luchtvaart de verklaring worden geweigerd.

In artikel a4, tweede lid, wordt het begrip omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit gebruikt en in het derde lid het begrip aanlegvergunning. Hierbij is aansluiting gezocht bij de tekst van de artikelen 13 en 14 van het Besluit burgerluchthavens, zoals deze golden voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving.

In artikel 4, tweede lid, worden de begrippen omgevingsvergunning voor het bouwen en omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit gebruikt. In het derde lid wordt het begrip omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit gebruikt. Hierbij is aansluiting gezocht bij de tekst de artikelen 13 en 14 van het Besluit burgerluchthavens, zoals deze gelden na inwerkingtreding van de Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving.

Artikel 5

Aanvaringen tussen luchtvaartuigen en vogels vormen een reëel gevaar voor de luchtvaart. Vandaar dat het uit oogpunt van vliegveiligheid ongewenst is dat zich in de buurt van de luchthaven vogelconcentratiegebieden bevinden of gebieden die vogels aantrekken. In artikel 5 is daarom, in lijn met artikel 9, eerste lid, aanhef en onder h, van het Besluit burgerluchthavens, bepaald dat een aantal, met name genoemde, bestemmingen of grondgebruik binnen een gebied van 6 kilometer rondom de start- en landingsbaan de burgerluchthaven Weeze niet zijn toegestaan. Dit gebied wordt weergegeven op de kaart in bijlage 3.

[5] Trb, 1973, nr. 109.

Artikel 6

In lijn met artikel 9, eerste lid, aanhef en onder i, van de Besluit burgerluchthavens is bij het onderhavige besluit tevens een laserstraalvrij gebied vastgesteld. Dit gebied wordt weergegeven op de kaart in bijlage 4. Voor het vaststellen van het laserstraalvrije gebied is aansluiting gezocht bij artikel 10 van de Regeling burgerluchthavens en de in dat artikel van toepassing verklaarde onderdelen van hoofdstuk 5 van deel 1 van bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 7

Tot het moment van inwerkingtreding van titel 8A.6 van de Wet luchtvaart per 1 januari 2013, dat de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied regelt, waren de regels inzake de geluidaspecten van buitenlandse luchthavens geregeld via de band van de Wet geluidhinder. Met de hiervoor in paragraaf 1 van deze nota van toelichting vermelde wijziging van de Wet luchtvaart uit 2012 is dit kader overgeheveld naar de Wet luchtvaart. Artikel III van de Wet van 8 november 2012 bepaalt dat een algemene maatregel van bestuur die op grond van artikel 108 van de Wet geluidhinder is vastgesteld met betrekking tot een buitenlandse luchthaven, genoemd in artikel 8a.54, eerste lid, van de Wet luchtvaart en de krachtens die maatregel genomen besluiten voor deze luchthaven van kracht blijven tot het tijdstip waarop een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven voor deze luchthaven in werking treedt.

In het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg is een geluidszone rondom de burgerluchthaven Weeze vastgesteld. Dit besluit is niet meer van kracht voor de burgerluchthaven Weeze (in het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg aangeduid als luchtvaartterrein Laarbruch) vanaf het moment waarop het onderhavige besluit in werking is getreden. Voor wat betreft de militaire luchthaven Brüggen, waarvoor in het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg ook een geluidszone is opgenomen, geldt dat vanaf deze luchthaven niet meer wordt gevlogen. Dat besluit kan daarom worden ingetrokken.

Artikel 8 en artikel 9

Artikel 8 is opgenomen voor het geval de Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving nog niet in werking is getreden wanneer dit besluit in werking treedt. In dat geval zal dit besluit, met uitzondering van de artikelen 1, 4 en 8 bij koninklijk besluit (artikel 9) in werking treden. Wanneer de Omgevingswet vervolgens in werking treedt, zullen bij koninklijk besluit de artikelen 1, 4 en 8 in werking treden. Artikel 8 regelt in dat geval dat de artikelen a1 en a4 vervallen.

De Minister van Infrastructuur en Infrastructuur en Waterstaat,

Mark Harbers