



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

## **Onderzoek doorwerking geluidscontouren in bestemmingsplannen**

Luchthaven Maastricht Aachen Airport

Versie 1.2

<b>1</b>	<b>Inleiding—3</b>
<b>2</b>	<b>Samenvatting—4</b>
<b>3</b>	<b>Onderzoeksopzet—5</b>
<b>4</b>	<b>Resultaten—6</b>
<b>5</b>	<b>Conclusies—7</b>
	<b>Bijlage 1: Toelichting resultaten en casussen—8</b>
	<b>Casussen—11</b>
	<b>Bijlage 2: Wettelijk kader—15</b>
	<b>Bijlage 3: Reactie gemeenten—16</b>
	<b>Bijlage 4: Gebruikte begrippen en afkortingen—17</b>

## 1 Inleiding

De inspectie onderzoekt de doorvertaling van nationale ruimtelijke belangen in het beleid en in de plannen van medeoverheden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt aangekondigd dat beoordeeld wordt of de feitelijke toepassing van wet- en regelgeving in bestemmingsplannen en provinciale verordeningen correct gebeurt en of het systeem van de ruimtelijke ordening werkt zoals het is bedoeld.

De inspectie heeft in 2013 in opdracht van de beleidsdienst onderzoek gedaan naar de doorwerking van ruimtelijke bepalingen in gemeentelijke bestemmingsplannen die volgen uit de aanwijzingsbesluiten die op grond van artikel 18 van de (oude) Luchtvaartwet zijn verleend aan de luchthavens Maastricht, Eelde en Rotterdam.

Met het oog op het optimaal functioneren van de luchthaven mogen er geen nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen, in de nabijheid van de luchthaven gevestigd worden. Dit moet in de bestemmingsplannen worden opgenomen. De aanwijzingen verplichten gemeenten de bestaande bestemmingsplannen binnen één jaar te herzien. Onderzocht is of dit tijdig en correct is gebeurd en of ongewenste ontwikkelingen zijn tegengegaan.

Het is van belang hierbij op te merken dat de wet- en regelgeving ten aanzien van regionale burger- en militaire luchthavens in 2009 is gewijzigd (wet RBML, Stb. 2008, 561). De doorwerking van ruimtelijke bepalingen naar gemeentelijke bestemmingsplannen is hiermee anders geregeld en zal van toepassing zijn zodra de huidige aanwijzingsbesluiten zijn vervangen door luchthavenbesluiten.

In dit rapport vindt u achtereenvolgens een samenvatting, de onderzoeksopzet, de resultaten en de conclusies ten aanzien van de luchthaven Maastricht, waarbij zowel wordt ingegaan op de naleving van norm: de tijdige en correcte herziening, als op de werking van het systeem: d.w.z. of de doelstelling van het aanwijzingsbesluit wordt gehaald. In de bijlagen vindt u een toelichting op de resultaten met een aantal casussen, het wettelijk kader, de reacties van gemeenten en de gebruikte begrippen en afkortingen.

## 2 Samenvatting

In de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens is de luchthaven Maastricht aangeduid als 'regionale burgerluchthaven van nationale betekenis'. Uit de aanwijzingen van de luchthaven Maastricht volgen ruimtelijke beperkingen voor de omgeving rond de luchthaven. Doel hiervan is o.a. te voorkomen dat er in de nabijheid van de luchthaven geen toename plaatsvindt van geluidsgevoelige functies, zoals woningen. Daartoe stelt de minister bij aanwijzing geluidszones rondom de luchthaven vast en verplicht hij gemeenten met deze in 2004 gegeven en in 2012 gewijzigde aanwijzing, de geluidszones en de bouwbeperkingen binnen één jaar in hun bestemmingsplannen op te nemen.

De inspectie heeft onderzocht hoe de betrokken gemeenten Beek en Meerssen met deze verplichting zijn omgegaan en wat dit betekent voor de doelstelling van de aanwijzing om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Uit het onderzoek komt naar voren dat het jaren duurt voordat de geluidscontouren in bestemmingsplannen zijn opgenomen en dat de zones en de bouwbeperkingen niet altijd correct zijn doorvertaald. De verplichting plannen tijdig te herzien is niet nageleefd. In een enkel geval heeft dit er toe geleid dat een geluidsgevoelige functie binnen de geluidszones is toegestaan. Bovendien zijn er op twee locaties op basis van een bestuurlijk convenant met het Rijk geluidsgevoelige bestemmingen binnen de contouren toegestaan.

Het geven van een aanwijzingsbesluit lijkt niet voldoende om ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Op dit punt blijkt het systeem dus niet te werken zoals het is bedoeld. De risico's als gevolg van de trage doorwerking, de daarbij gemaakte fouten en onduidelijkheden vanwege interpretatieverschillen hebben behalve de genoemde gevallen, niet tot misstanden geleid.

### 3 Onderzoeksopzet

De inspectie heeft bij het uitvoeren van het onderzoek de volgende stappen doorlopen.

Bij het uitvoeren van het onderzoek is als eerste nagegaan wat de verplichtingen zijn die voor de twee betrokken gemeenten uit aanwijzingsbesluit 2004 en uit de onherroepelijk geworden gewijzigde aanwijzing 2004 na de Raad van State uitspraak in 2012 voortvloeien om daarmee de norm vast te stellen. Vervolgens is bekeken welke bestemmingsplannen binnen de geluidszones liggen en zijn deze opgezocht via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) of bij de gemeente opgevraagd.

Daarna is onderzocht of de geluidszones tijdig, d.w.z. binnen één jaar, en correct op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn aangegeven en of de bouwbeperkingen in de regels van het bestemmingsplan zijn opgenomen. Ook is nagegaan wat de gevolgen zijn geweest van de al dan niet correcte doorwerking op een mogelijke toename van nieuwe geluidsgevoelige functies.

De resultaten zijn voor toetsing op feitelijke onjuistheden en commentaar voorgelegd aan en besproken met de betrokken gemeenten. Vervolgens zijn de resultaten geanalyseerd en verwerkt in deze rapportage. In het volgende hoofdstuk zijn deze te vinden.

## 4 Resultaten

### Naleving van de norm

Gemeenten hebben de verplichting om de geluidscontouren en de bouwbeperkingen uit de twee aanwijzingsbesluiten tijdig en correct over te nemen. Voor wat betreft de naleving van deze norm komt uit het onderzoek het volgende beeld naar voren:

- De geluidscontouren zijn slechts in twee van veertien gevallen tijdig in de bestemmingplannen vastgelegd.
- De zonering op de verbeelding wordt vaak niet goed overgenomen en ook zijn de regels meestal niet adequaat.
- De toename van geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone is in twee bestemmingsplannen mogelijk gemaakt gebaseerd op een bestuurlijk convenant tussen rijk en gemeente Meerssen dat op 14 september 2004 is overeengekomen.

### Werking van het systeem

Het rijk heeft met de genoemde aanwijzingsbesluiten beoogd om ongewenste ontwikkelingen (nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de zone) tegen te houden.

Uit het onderzoek blijkt dat ondanks de geconstateerde gebreken over de tijdigheid en correctheid van de doorvertaling van de aanwijzingsverplichtingen, de gemeenten planologisch niet hebben meegewerkt aan de realisering van nieuwe geluidsgevoelige functies, uitgezonderd bouwlocaties die met instemming van het rijk realiseerbaar zijn.

## 5 Conclusies

Het onderzoek laat zien dat gemeenten te veel tijd nemen bij het uitvoeren van de verplichtingen die hen door de aanwijzing worden opgelegd. Bovendien doen ze dit vaak niet correct.

De gemeente Meerssen heeft een toename van geluidsgevoelige functies in de geluidszones planologisch mogelijk gemaakt, daar waar deze past binnen de met het rijk gemaakte afspraken.

## Bijlage 1: Toelichting resultaten en casussen

In de onderstaande tabel 1 zijn de resultaten van de beoordeling van de elf bestemmingsplannen opgenomen.

Gemeentenaam/ Bestemmingsplan	toepas- sing Aan- wij- zing?		toepas- sing Beslui- ten?		doorwer- king ver- beelding en regels		laat bestem- mingsplan geluids- gevoelige functies toe?
	20 04	20 12	bg gl	bg kl	Tij- dig	Cor- rect	
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Gemeente Meerssen/</b>							
Bp Maastricht Aachen Airport (2006)	j	j	j	j	n	n	nee
Bp Maastricht Aachen Airport, 1 <sup>e</sup> herz. (2009)	j	j	j	j	j	n	nee
Bp buitengebied Meerssen	n	j	j	j	n	n	nee
Bp kom Ulestraten	j	j	j	j	n	n	ja
Bp kom Bunde	j	j	j	n	n	n	ja
Beheersverordening Meerssen, Rothem en Weert	j	j	j	-	n	n	nee
<b>Gemeente Beek/</b>							
Bp kern Beek	j	j	j	n	n	n	nee
Bp kern Geveik	j	j	j	j	n	n	nee
Bp buitengebied Beek	j	j	j	j	n	n	nee
Bp bedrijvenpark technoport europa (2013)	n	j	j	j	n	n	nee
Bp bedrijvenpark technoport europa (2009)	n	-	j	j	n	n	nee
Bp Maastricht Aachen Airport (2006)	j	j	j	j	n	n	nee
Bp Maastricht Aachen Airport (2010)	j	j	j	j	j	j	nee
Bp kazerne militaire zaken vliegveldweg	n	j	-	j	-	J	nee

BGGL, BGKL= zie bijlage; Bp= bestemmingsplan; n = nee; j= ja; -= nvt/niet beoordeelbaar.  
Tabel 1 Resultaten tijdige en correcte doorwerking van de aanwijzing.

### Geen tijdige doorwerking in bestemmingsplannen

Eén jaar na de dagtekening van het aanwijzingsbesluit dienen de gemeenten de doorwerking in de herziene bestemmingsplannen te hebben uitgevoerd. Voor de luchthaven in Maastricht zijn twee aanwijzingen beoordeeld:

- Aanwijzing 2004 van 27-12-2004;
- Gewijzigde aanwijzing 2004 is na Raad van State uitspraak van 27-6-2012 onherroepelijk geworden.

De gemeenten Beek en Meerssen hebben binnen 2 jaar na de aanwijzing van 2004 het bestemmingsplan luchthaven Maastricht Aachen Airport gelijktijdig vastgesteld.



De overige bestemmingsplannen van de gemeente Beek zijn pas na 6-8 jaar herzien. Voor Meerssen is dat na 5-7 jaar gebeurd.

Nadat de gewijzigde aanwijzing 2004 door de uitspraak van de Raad van State in 2012 onherroepelijk is geworden heeft Beek de doorvertaling in 2 van de 6 bestemmingsplannen in 2013 plaatsgevonden. Ook in Meerssen zijn 2 van de 6 bestemmingsplannen in 2013 herzien.

### **Geen correcte doorwerking in bestemmingsplannen**

Een correcte doorwerking van de aanwijzing betekent, dat de geluidszones op de verbeelding van het bestemmingsplan moeten worden verwerkt en dat het besluit geluidsbelasting grote (BGGL) en het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) in acht genomen moeten worden bij het vaststellen of herzien van de bestemmingsplannen.

De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in tabel 1. Uit de tabel blijkt, dat op één uitzondering na alle relevante bestemmingsplannen niet correct zijn herzien (kolom 7), met name door geen of geen juiste verwerking van de geluidszones op de verbeelding van de bestemmingsplannen en soms door geen of geen juiste verwerking van de voornoemde besluiten in de (herziene) bestemmingsplannen.

#### Geen correcte doorwerking op de verbeelding

In de aanwijzing zijn de vastgestelde geluidszones opgenomen voor de grote luchtvaart (Ke-contouren) en de kleine luchtvaart (Bkl-contouren). Deze geluidszones moeten voor zover van toepassing in de 14 beoordeelde bestemmingsplannen worden opgenomen.

In 2 van de 14 bestemmingsplannen is de Ke-geluidszone correct op de verbeelding verwerkt. Bij de overige 12 bestemmingsplannen blijkt dat:

- 10x geen of niet alle contouren in het bestemmingsplan zijn overgenomen;
- 7x de in de bestemmingsplannen opgenomen contouren afwijken van de contouren uit de aanwijzing.
- 1x de kleinschaligheid van het plan een beoordeling onmogelijk maakte.

In 13 van de 14 bestemmingsplannen is de Bkl-geluidszone correct op de verbeelding verwerkt. In één geval heeft de doorwerking niet correct plaatsgevonden, omdat de contour niet op de verbeelding is opgenomen.

#### Geen correcte doorwerking in regels

Voor een correcte doorwerking moeten de regels van de besluiten geluidsbelasting grote (BGGL) en kleine (BGKL) luchtvaart in acht genomen worden bij het verplicht vaststellen of herzien van de betreffende bestemmingsplannen.

In 6 van de 14 bestemmingsplannen zijn de uitvoeringsbesluiten op een correcte wijze doorvertaald. In de overige 7 bestemmingsplannen niet, omdat:

- niet naar de uitvoeringsbesluiten wordt verwezen;
- de regels niet locatiespecifiek gemaakt kunnen worden vanwege een niet correcte aanduiding van de contour;
- de regels niet locatiespecifiek gemaakt kunnen worden vanwege het ontbreken van één of meerdere contouren.
- via een wijzigingsbevoegdheid geluidsgevoelige functies nog realiseerbaar zijn. Deze bouw mogelijkheden zijn in een bestuurlijk overleg met het rijk mogelijk.

Het algemene beeld is dat de beoordeelde bestemmingsplannen op 2 uitzonderingen na (tabel 1, kolom 8) geen nieuwe geluidsgevoelige functies toelaten door de correcte doorwerking of omdat de bestemmingsplannen dit niet mogelijk maken.

### **Risico's toevoeging geluidsgevoelige functies**

De risico's op een toename van geluidsgevoelige functies blijken niet zozeer het gevolg van het niet tijdig of correct doorwerken van de aanwijzingsverplichtingen, maar van een bestuurlijk convenant dat de gemeente Meerssen in 2004 met het rijk is overeengekomen.

### **Gemeentelijke reactie op bevindingen**

Met betrekking tot het kaartmateriaal geven de gemeenten aan dat zij de digitale bestanden die zij van de zijde van het Rijk ter beschikking krijgen, hebben opgenomen. Zij delen de verbazing over het feit dat dit niet altijd identieke en niet steeds de actuele kaartensets blijken te zijn.

Beide gemeenten geven aan dat zij voor wat betreft de tijdigheid om diverse redenen de onherroepelijkheid van de Aanwijzing hebben willen afwachten. Het gemeentelijke planherzieningsproces was daarbij leidend. Gemeenten geven aan dat zij de duur van het beroepsproces niet hebben kunnen inschatten. Bovendien geeft de gemeente Beek aan dat de destijds en nu vigerende plannen geen ruimte boden aan eventuele geluidgevoelige bestemmingen.

De gemeente Meerssen heeft aangegeven dat deze 2 ontwikkellocaties realiseerbaar zijn, omdat daarover met het rijk afspraken zijn gemaakt. De gemeente verwijst naar het bestuurlijk overleg tussen gemeente en rijk dat op 14 september 2004 heeft plaatsgevonden. Deze afspraken zijn als bijlagen in de bestemmingsplannen opgenomen.

## Casussen

### Casus 1 bestemmingsplan buitengebied Meerssen

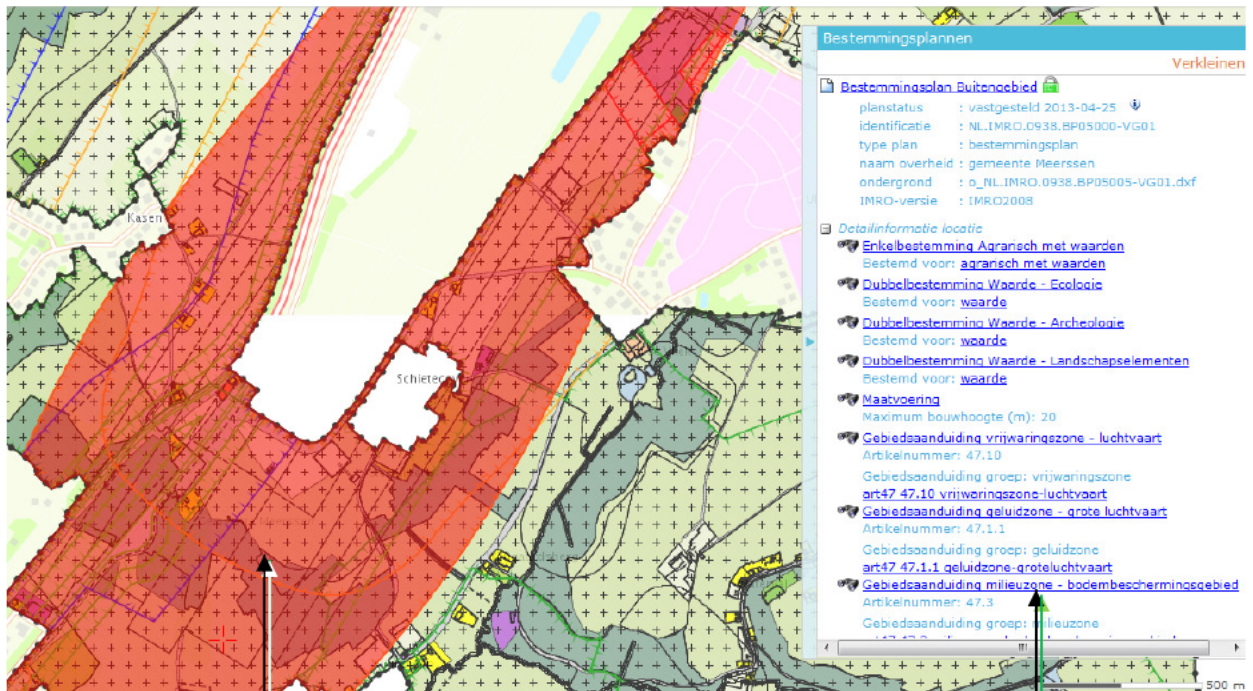


Fig.5

35Ke-geluidszone grote luchtvaart op de verbeelding van het bestemmingsplan.

De regels van het bestemmingsplan met verwijzing naar de verbeelding.

In de aanwijzing van de minister is de gemeente gevraagd de Ke-geluidszone met de afzonderlijke contouren (geluidsbelastinglijnen) in het bestemmingsplan op te nemen. Op deze verbeelding wordt het in rood gearceerde gebied aangeduid als "gebiedsaanduiding geluidzone - grote luchtvaart" en wordt verwezen naar het geldende artikel 47.1.1 van het bestemmingsplan. In dit artikel is aangegeven dat het rode gebied de geluidszone grote luchtvaart betreft en dat daarbinnen het gestelde in het BGGL geldt.

In de regels is het BGGL niet nader gedefinieerd, maar in de toelichting wel. Het staat voor Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart. In de toelichting is vermeld dat voor de afzonderlijke contouren (35, 40, 45 en 55Ke) specifieke regels gelden. Maar zowel uit de verbeelding (het rode gebied) als uit de regels van het bestemmingsplan is niet duidelijk waar die contouren liggen en welke bouwmogelijkheden dan wel bouwbeperkingen er gelden.

De juridische doorvertaling van de aanwijzing in het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, maar niet op een correcte wijze.

## Casus 2 bestemmingsplan Buitengebied Beek

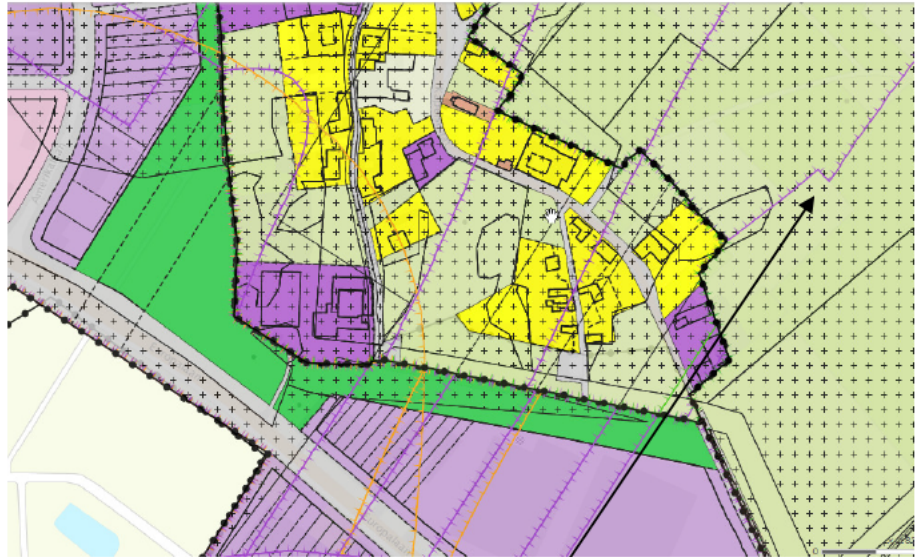


Fig. 6 Zie de rare knik in de 35Ke-contour

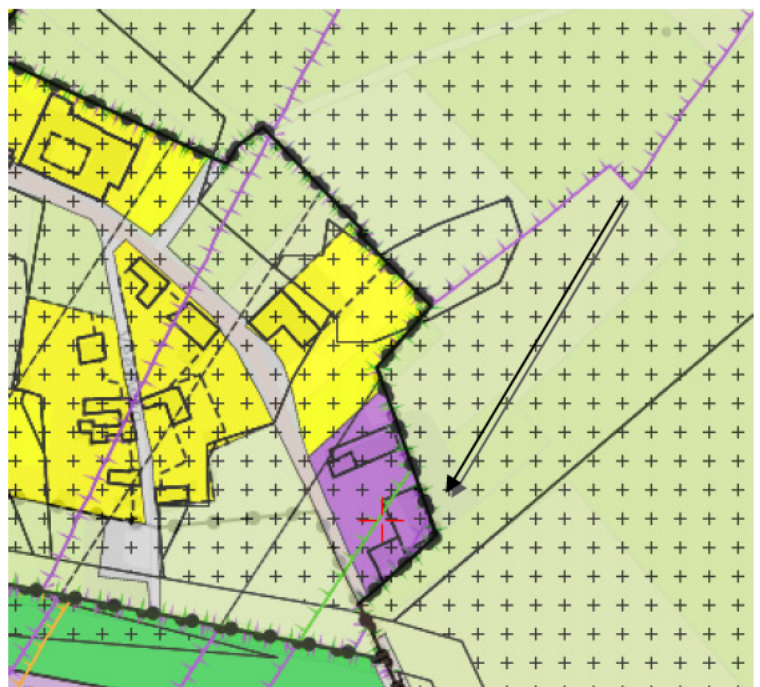


Fig.7

Uit fig.6 en fig.7 is te zien dat er een rare knik zit in de 35Ke-contour zoals opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Beek. Uit fig.7 aan de hand van de zwarte lijn met pijlen aangeduid kan worden opgemaakt hoe de 35Ke-contour eigenlijk zou lopen.



### Casus 3 bestemmingsplan Bunde

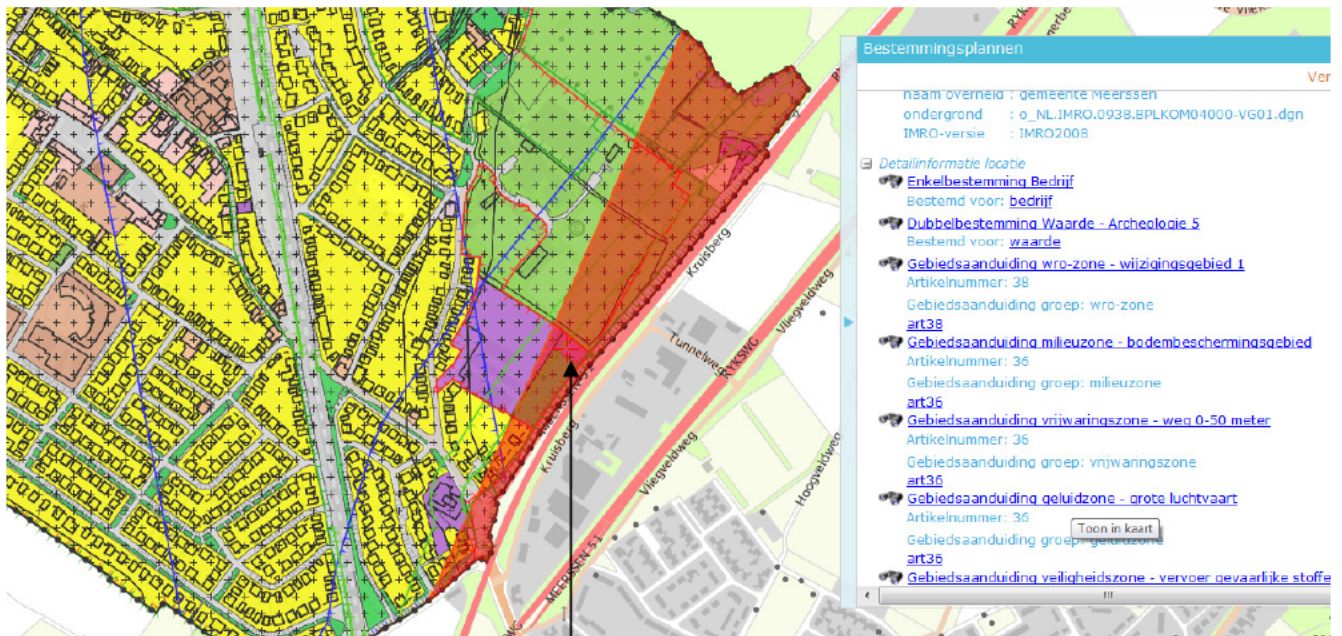


Fig.8  
Het rode gedeelte is de 35Ke-contour.

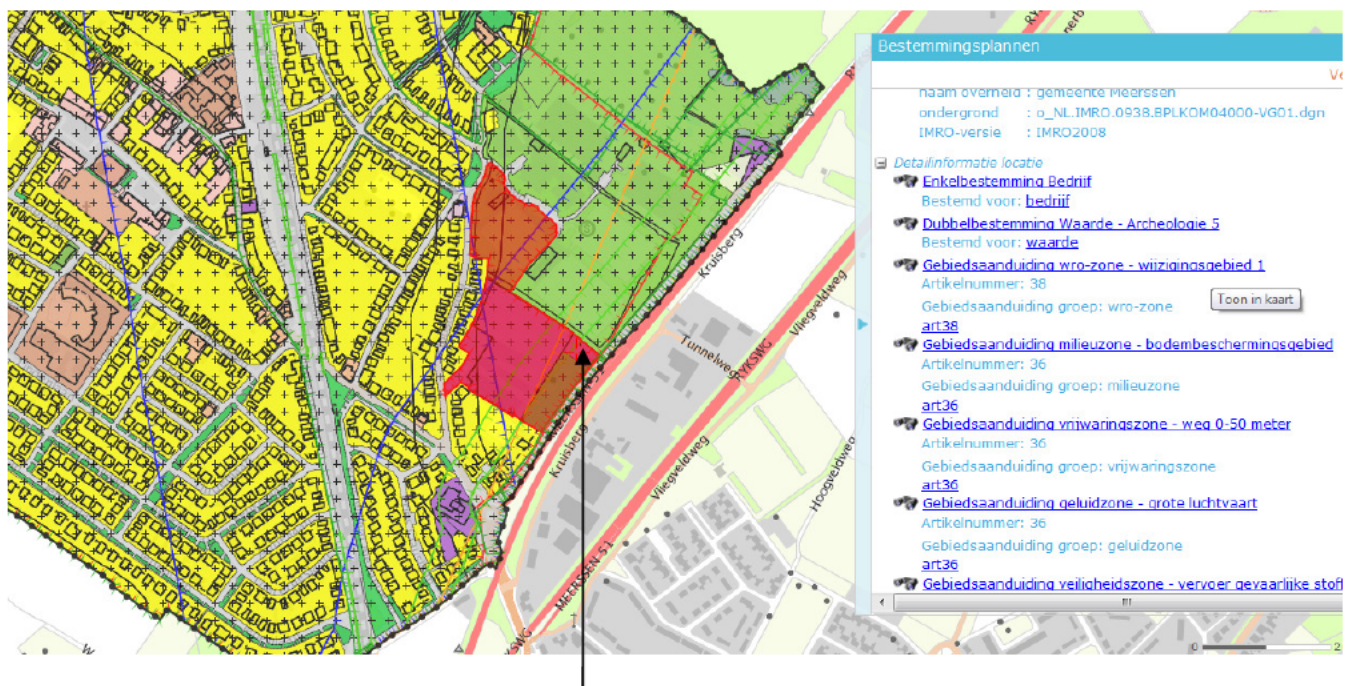


Fig.9  
Het rode gedeelte betreft een wijzigingsbevoegdheid volgens bestemmingsplan Bunde. In artikel 38 mag in dit gebied dat ten dele ook in de 35Ke-contour ligt (zie fig.8) maximaal 50 woningen worden gebouwd in strijd met de aanwijzing. Dit is volgens de gemeente mogelijk gemaakt door het bestuurlijk overleg tussen rijk en gemeente van 14 september 2004, waar in de aanwijzing naar verwezen wordt.



Casus 4 bestemmingsplan Ulestraten

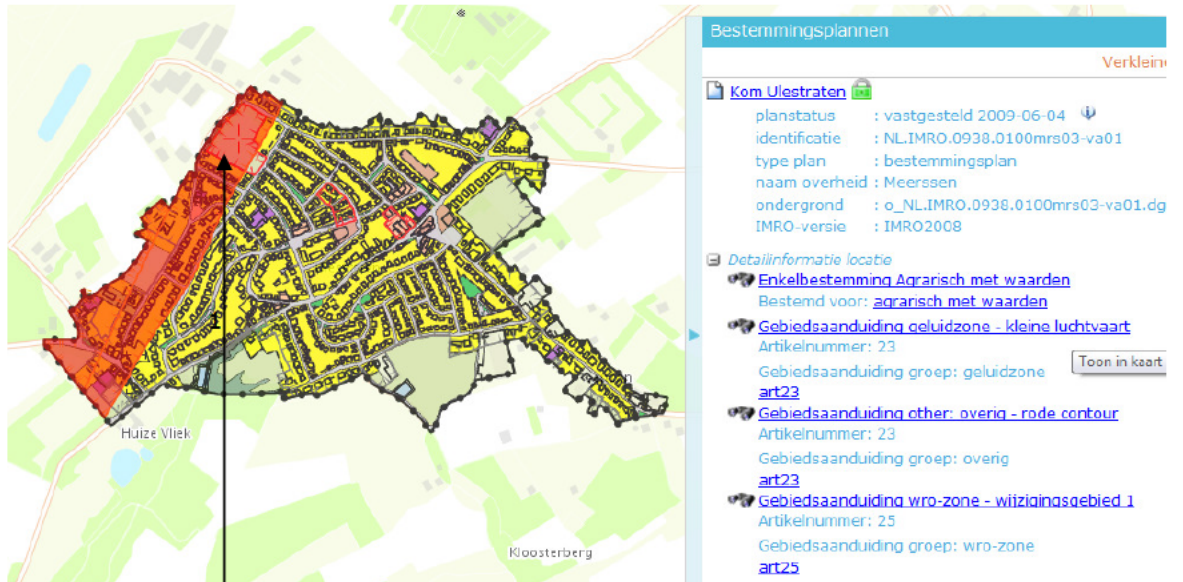


Fig.10

Het rode gedeelte is een deel van de 47Bkl-contour. Daar binnen is de bouw van geluidsgevoelige functies zoals woningen uitgesloten.



Fig.11

Het rode gedeelte is het gebied waar een wijzigingsbevoegdheid voor geldt. Dat betekent dat er binnen dit gebied, dat tevens binnen de 47Bkl-contour valt, maximaal 50 woningen gebouwd kunnen worden. Dit is in strijd met de aanwijzing, omdat die verbiedt + nieuwe woningen te bouwen binnen de 47Bkl-contour. Dit is volgens de gemeente mogelijk gemaakt door het bestuurlijk overleg tussen rijk en gemeente van 14 september 2004, waar in de aanwijzing naar verwezen wordt.

## Bijlage 2: Wettelijk kader

### **Aanwijzing van de minister**

Met de aanwijzing van de minister wordt op grond van artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet de eerdere aanwijzing gewijzigd en de geluidszones vastgesteld.

### **Tijdige doorwerking van de aanwijzing in het bestemmingsplan**

Artikel 2 lid 1

'De gemeenteraad is onverlet het bepaalde in art.38 lid 1 van de WRO overeenkomstig het hier omtrent bepaalde in art.37 lid 7 van de WRO verplicht 1 jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor gronden gelegen binnen de op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in de bijlagen E en F behorende bij het besluit als bedoeld in art. 27 juncto art. 24 van de Luchtvaartwet.'

### **Correcte doorwerking van aanwijzing op verbeelding van bestemmingsplan**

Artikel 2 lid 2

'Bij het vaststellen of herzien van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de in de bijlagen E en F opgenomen kaarten de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaart te worden aangegeven...'

### **Correctie doorwerking van Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart**

Volgens art.25a Luchtvaartwet dient bij aanwijzing van een luchthaven rond het terrein een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door vliegtuigen de grenswaarden niet mag overschrijden. In art.25 lid 1 Luchtvaartwet staat dat bij AMvB de grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Voor grote luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven met het BGGL.

De geluidszonering kent 3 functies:

- De maximale geluidsgebruiksruimte van het vliegverkeer;
- De isolatie van bestaande woningen binnen de 40Ke-contouren (dit geldt niet voor Bkl-contouren);
- De ruimtelijke beperkingen binnen de Ke-zone, i.h. dat behoudens uitzonderingen geen nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten mag plaatsvinden.

Volgens de regels van het BGGL is nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten behoudens uitzonderingen niet toegestaan. Daarnaast is aangegeven of bestaande situaties geïsoleerd kunnen of geamoveerd moeten worden. Voor het onderzoek zijn de volgende artikelen van belang:

- t.a.v. begrippen artikel 1;
- t.a.v. nieuwe situaties de artt.4-5;
- t.a.v. vervangende nieuwbouw art.6.

### **Correctie doorwerking van Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart**

Volgens art.25a Luchtvaartwet dient bij aanwijzing van een luchthaven rond het terrein een geluidszone te worden vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting door vliegtuigen de grenswaarden niet mag overschrijden. In art.25 lid 1 Luchtvaartwet staat dat bij AMvB de grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Voor kleine luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven met het BGKL.

De geluidszonering kent 2 functies:

- de maximale geluidsgebruiksruimte van het vliegverkeer;
- de ruimtelijke beperkingen binnen de Bkl-zone, i.h. dat behoudens uitzonderingen geen nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten mag plaatsvinden.

Enkele voor het onderzoek belangrijke regels uit het BGKL:

- Art.2 lid 1 Geluidsgevoelig object = woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendstandplaatsen.
- Art.2 lid 2 Andere geluidsgevoelige gebouwen zie art. 1 Wet geluidhinder.
- Art.3 lid 1a BGKL is niet van toepassing op gebieden waar BGGL van toepassing is.
- Art.3 lid 1c Bestaande situaties worden uitgesloten.
- Art.7-9 Maximale geluidsbelasting binnen de geluidszone. Nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten behoudens uitzonderingen zijn uitgesloten.

## Bijlage 3: Reactie gemeenten

<b>Gemeente</b>	<b>Reactie op de feiten</b>	<b>Antwoord ILT</b>
Meerssen	Op 19 november 2013 zijn de bevindingen met de gemeente besproken.	De ILT heeft naar aanleiding van het overleg de opmerkingen van de gemeente verwerkt in de voorliggende rapportage.
Beek	Op 10 december 2013 zijn de bevindingen met de gemeente besproken.	De ILT heeft naar aanleiding van het overleg contact opgenomen met de beleidsdienst over de beschikbaarheid van het digitale kaartmateriaal (geluidszones).



## Bijlage 4: Gebruikte begrippen en afkortingen

### Begrippen

- **Andere geluidsgevoelige gebouwen**  
Onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidsgebouwen (art.1 Wet geluidhinder)
- **Andere gezondheidsgebouwen**  
Verzorgingshuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra en poliklinieken.
- **Geluidsisolatie**  
Binnen de 40Ke-contour worden bestaande woningen en andere geluidsgevoelige objecten geïsoleerd. Binnen de Bkl-contouren vindt geen isolatie plaats.
- **Geluidsgevoelig object**  
Woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendplaatsen.
- **Geluidszone**  
Zone als bedoeld in art. 25a Luchtvaartwet, behorende bij de vastgestelde grenswaarden (35 Ke en 47 Bkl).
- **Grenswaarde**  
Wettelijke milieukwaliteitsnorm die in acht genomen moet worden.
- **Grote luchtvaart**  
Gebruik van vliegtuigen met een maximum gewicht van tenminste 6.000 kg, alsmede hefschroefvliegtuigen
- **Kleine luchtvaart**  
Gebruik van vliegtuigen met maximum gewicht van minder dan 6.000 kg

### Afkortingen

BGGL	Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart
BGKL	Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart
Bkl	eenheid van geluidsbelasting door de kleine luchtvaart
Ke	eenheid (Ke=Kosteneenheid) vernoemd naar prof. Kosten) van geluidsbelasting door de grote luchtvaart
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening (voor 2008)
Wro	Wet ruimtelijke ordening (2008)
Amvb	Algemene maatregel van bestuur

