



379

Besluit van 6 augustus 2001, houdende wijziging van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (ligplaatsen woonschepen)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 2 mei 2001, nr. MJZ2001046212, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving, gedaan na overleg met Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie;
Gelet op artikel 25, derde lid, van de Luchtvaartwet;
De Raad van State gehoord (advies van 14 juni 2001, nr W08.01.0216/V);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 31 juli 2001, nr. MJZ2001082519, Centrale Directie Juridische Zaken, uitgebracht na overleg met Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart¹ wordt gewijzigd als volgt.

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt.

1. Onder plaatsing van de aanduiding 1. voor de huidige tekst en verlettering van de onderdelen e tot en met g tot f tot en met h wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

e. ligplaats: plaats in het water, bestemd of aangewezen om door een woonschip bij verblijf te worden ingenomen;

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Voor de toepassing van het eerste lid, onderdeel e, wordt onder woonschip verstaan een schip dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd of bestemd is voor bewoning.

B

Het opschrift van hoofdstuk 3, titel 1, komt te luiden:

TITEL 1. NIEUWE SITUATIES

C

Aan artikel 4 wordt – onder plaatsing van de aanduiding 1. voor de huidige tekst – een lid toegevoegd, luidende:

2. 35 Kosteneenheden is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van ligplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn.

D

In de artikelen 5 en 6, eerste lid, wordt «In afwijking van artikel 4» telkens vervangen door: In afwijking van artikel 4, eerste lid.

E

Het opschrift van hoofdstuk 3, titel 3, komt te luiden:
TITEL 3. BESTAANDE SITUATIES

F

Het opschrift van hoofdstuk 3, titel 3, afdeling 3, komt te luiden:
AFDELING 3. BESTAANDE WOONWAGENSTANDPLAATSEN EN
LIGPLAATSEN

G

Na artikel 13 wordt in hoofdstuk 3 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 13a

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een ligplaats die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen reeds aanwezig is, is 40 Kosteneenheden.

ARTIKEL II

Dit besluit is niet van toepassing op een bestemmingsplan:

a. waarin geluidzones als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet zijn of worden opgenomen, die behoren bij een aanwijzing als bedoeld in artikel 24 van genoemde wet, die onherroepelijk zijn geworden voor 1 januari 2001, of

b. dat is of wordt vastgesteld ter uitvoering van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet, zoals dat luidde tot 17 augustus 1994, die onherroepelijk zijn vóór het tijdstip van inwerking-treding van dit besluit.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

¹ Stb. 1996, 668, gewijzigd bij besluit van 2 juni 1998, Stb. 413.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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

's-Gravenhage, 6 augustus 2001

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk

Uitgegeven de *drieëntwintigste* augustus 2001

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Op grond van artikel 25, derde lid, van de Luchtvaartwet kunnen maximale waarden van geluidsbelasting worden vastgesteld ter bepaling van de toelaatbaarheid van zekere bestemmingen op gronden gelegen binnen de geluidszones rond luchtvaartterreinen voor de grote luchtvaart.

Het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart geeft hieraan uitvoering met betrekking tot de toelaatbaarheid van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendstandplaatsen.

Over het ontwerp van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart van 1996 is gesproken met vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Op basis van dit overleg is destijds besloten alsnog af te zien van een aparte regeling inzake de toelaatbaarheid van woonschepen. De reden daarvoor was dat de keuze om aan de aanwezigheid van geluid al dan niet gevolgen te verbinden voor de planologische toelaatbaarheid van woonschepen tot dan toe behoorde tot de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Deze situatie was destijds naar tevredenheid van de betrokken overheden.

Achtergrond wijziging

Op 28 juli 1998 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) uitspraak gedaan op de beroepen die zijn ingediend tegen de beslissing van de Minister van Verkeer en Waterstaat op de bezwaren tegen het besluit tot Aanwijzing van luchtvaartterrein Schiphol en tegen de beslissingen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op de bezwaren tegen het besluit tot het geven van aanwijzingen aan verscheidene gemeenteraden in verband met de Aanwijzing van luchtvaartterrein Schiphol (No. E01.97.0309) (gepubliceerd in Nieuwsbrief, derde kwartaal 1998, p. 251 e.v., van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak).

De Aanwijzing van Schiphol regelt de uitbreiding, de aanleg en het gebruik van Schiphol en omvat de vaststelling van vier geluidszones rond dit terrein. Een van de bezwaren richt zich op het feit dat voor de binnen de 40 Ke-geluidscontour rond het luchtvaartterrein Schiphol gelegen woonschepen niets is geregeld.

De Afdeling stelt vast dat de desbetreffende woonschepen in de 40 Ke-geluidscontour van de vijfde baan liggen en dat het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart niet op woonschepen van toepassing is. Dit betekent dat voor deze woonschepen geen saneringsregeling geldt.

De Afdeling acht het onzorgvuldig dat geen oplossing is geboden voor woonschepen die zich na de realisering van het vijfbanenstelsel binnen de 40 Ke-geluidscontour zullen bevinden.

Onderhavige wijziging van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart geeft algemene regels inzake de toelaatbaarheid van ligplaatsen voor woonschepen gelegen binnen de geluidszones rond luchtvaartterreinen voor de grote luchtvaart.

Woonschepen zijn net als woonwagens niet goed te isoleren. Het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woonschepen kan in het algemeen niet op een sobere en doelmatige wijze plaatsvinden.

Er is dus aangesloten bij de regeling die reeds van toepassing is voor woonwagenstandplaatsen. Dit betekent dat een bestemmingsplan dat is aangepast aan de in een aanwijzingsbesluit vastgestelde geluidszone binnen de 40 Ke-geluidscontour geen ligplaatsen voor woonschepen meer mag toelaten. Woonschepen gelegen op een ligplaats binnen die contour zullen verplaatst moeten worden naar een ligplaats buiten die contour. Degene die bewoner is op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone kan de bewoning echter voortzetten zolang hij wenst (artikel 26a, tweede lid, van de Luchtvaartwet). De rechtsopvolger dient het betreffende woonschip vervolgens op eigen kosten te verplaatsen naar een ligplaats buiten die contour. Er is derhalve sprake van een passief uitstervings-beleid. Met betrekking tot woonschepen gelegen binnen de geluidscontour rond Schiphol heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Beleidsregel verplaatsing en aankoop van woonschepen in verband met de uitbreiding van Schiphol vastgesteld (Stcrt. 2000, 188). Op basis van deze beleidsregel zullen de betreffende woonschepen worden verplaatst of aangekocht. In deze beleidsregel is onder meer aangegeven dat een woonschipbewoner of -eigenaar niet meer voor kostenloze verplaatsing of aankoop in aanmerking komt, als deze het aanbod tot verplaatsing of aankoop afwijst.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

De omschrijving van het begrip «ligplaats» is ontleend aan de Huisvestingswet. De ligplaats dient ten tijde van de vaststelling van de geluidszone bestemd (bestemmingsplan) of aangewezen (o.a. Woonschepenverordening, Havenverordening of Algemene plaatselijke verordening) te zijn om door woonschepen bij verblijf te worden ingenomen. Een woonschip is een schip dat uitsluitend of in hoofdzaak gebezigd wordt of bestemd is voor bewoning. Recreatief gebruik valt hier dus niet onder.

Artikel I, onderdeel C

Net als voor woonwagenstandplaatsen is 35 Kosteneenheden de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van ligplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn.

Artikel I, onderdeel G

Het nieuwe artikel 13a bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande ligplaatsen (ligplaats is ten tijde van de vaststelling van de geluidszone al aanwezig) net als de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woonwagenstandplaatsen op 40 Kosteneenheden.

Artikel II

Dit artikel bepaalt dat regels omtrent de toelaatbaarheid van ligplaatsen binnen de 40 Ke-geluidscontour behorende bij geluidszones rond luchtvaartterreinen slechts gaan gelden voor nieuwe gevallen. De systematiek van dit besluit is alleen van toepassing op ligplaatsen die zich bevinden binnen een geluidszone behorende bij een nieuwe of een nog niet onherroepelijke aanwijzing van een luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 24 van de Luchtvaartwet. Reden daarvoor is dat de onderhavige wijziging van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart niet van

zodanige aard is, dat het opnieuw geven van een aanwijzing als bedoeld in artikel 24 van de Luchtvaartwet noodzakelijk moet worden geacht.

Daarbij komt dat de onherroepelijk geworden aanwijzingen tot stand gekomen zijn onder het regime van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van onderhavige wijziging van dat besluit. Tijdens de totstandkoming van deze aanwijzingen was de heersende opvatting dat het al dan niet gevolgen verbinden aan de aanwezigheid van geluid voor de planologische toelaatbaarheid van woonschepen behoorde tot de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Het is onwenselijk voor deze gevallen alsnog een verzwarende regeling te treffen.

Het is uiteraard wel de bedoeling dat de regeling van toepassing is op ligplaatsen binnen de geluidszones rond Schiphol. Het is niet zeker of de aanwijzing, bedoeld in artikel 24 van de Luchtvaartwet met betrekking tot Schiphol al dan niet onherroepelijk is geworden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit. Om zeker te stellen dat de regeling wel ziet op ligplaatsen binnen de geluidszones rond Schiphol, is in artikel II, onder a, gekozen voor 1 januari 2001. Op dat tijdstip is de aanwijzing met betrekking tot Schiphol zeker niet onherroepelijk geworden.

Artikel II, onder b, bevat een bijzonder bepaling met betrekking tot militaire luchtvaartterreinen. Rond zeven militaire luchtvaartterreinen bevinden zich geluidszones. Deze geluidszones zijn echter niet opgenomen in een aanwijzing als bedoeld in artikel 24 van de Luchtvaartwet, maar gebaseerd op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978, houdende wijziging van de Luchtvaartwet met betrekking tot de aanwijzing van Luchtvaartterreinen (Stb. 1978, 354). Met betrekking tot deze geluidszones zijn echter wel aanwijzingen als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet gegeven. Deze aanwijzingen zijn alle onherroepelijk, maar nog niet alle bestemmingsplannen zijn daarop aangepast. Ook voor deze bestemmingsplannen dient de nieuwe regeling voor ligplaatsen te worden uitgesloten om de hiervoor uiteengezette redenen.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk