

Wijziging Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden

Regeling tot wijziging van de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden in verband met het vaststellen van een nieuw berekeningsvoorschrift

1 oktober 2004/Nr. HDJZ/
LUV/2004-2126

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie,
Handelende in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; Gelet op artikel 25g, eerste lid, van de Luchtvaartwet;

Besluiten:

Artikel I

De Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

De geluidsbelasting, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel h, van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart, veroorzaakt door luchtvaartuigen die gebruikmaken van de luchtvaartterreinen Budel, Eelde, Lelystad, Maasticht, Rotterdam, Texel, Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, De Kooy, Leeuwarden, De Peel, Soesterberg, Twenthe, Valkenburg, Volkel en Woensdrecht wordt berekend:

- a. indien de geluidszone, bedoeld in de artikelen 25a, 25b en 25c van de Luchtvaartwet, is vastgesteld voor 1 augustus 2004: op de manier, beschreven in rapport RLD/BV-01, Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer, dat als bijlage 1a bij deze regeling is opgenomen;
- b. indien de geluidszone, bedoeld in de artikelen 25a, 25b, en 25c van de Luchtvaartwet, is of wordt vastgesteld op of na 1 augustus 2004: op de manier, beschreven in rapport RLD/BV-01.2, Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke), zonder drempelwaarde, ten gevolge van het vliegverkeer, dat als bijlage 1b bij deze regeling is opgenomen.

B

Bijlage 1, behorende bij artikel 1, wordt vervangen door de bijlagen 1a en 1b, die

als bijlagen bij deze regeling zijn opgenomen.

C

Artikel 3 komt te vervallen.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 augustus 2004.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlagen, die ter inzage zullen worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

M.H. Schultz van Haegen.

De Staatssecretaris van Defensie,

C. van der Knaap.

¹ Stcrt. 1996, 231.

Toelichting

Op grond van artikel 25, eerste lid, onderdeel a, van de Luchtvaartwet is in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart de grenswaarde vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting voor de zogenoemde grote luchtvaart op de in dat besluit aangewezen luchtvaartterreinen.

De geluidsbelasting voor de grote luchtvaart, uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke), wordt vastgesteld volgens een in artikel 1, eerste lid, onderdeel h, van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart opgenomen formule.

De manier waarop volgens deze formule de geluidsbelasting in Kosteneenheden berekend dient te worden, is vastgelegd in het als bijlage 1 bij de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden opgenomen Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer (rapport RLD/BV-01).

De methodieken in dit berekeningsvoorschrift hanteren een drempelwaarde van 65 dB(A); de zogenaamde 65 dB(A) afkap. Dit houdt in dat bij de berekening van de geluidsbelasting in een netwerkpunt geluid onder het niveau van 65 dB(A) niet wordt meegerekend. De berekende geluidsbelasting zal hierdoor lager kunnen zijn dan de werkelijke geluidsbelasting.

Het hanteren van een drempelwaarde van 65 dB(A) komt voort uit het feit dat ten tijde van de ontwikkeling van de Kosteneenheid als eenheid voor de geluidsbelasting van de grote luchtvaart, de geluidsgegevens van vliegtuigen in het algemeen niet werden gegeven beneden de 65 dB(A). Bij het toch in rekening brengen van geluidsniveaus beneden die waarde zouden fouten kunnen ontstaan in de uitkomst van de berekeningen. Voorts speelde een rol dat er destijds uit oogpunt van hinderbeleving geen dringende redenen waren om bij de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden rekening te houden met geluidsniveaus lager dan 65 dB(A).

In haar uitspraak van 3 december 2003, nr 200205524/1, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de vaststelling van de Kegeluidszone voor het luchtvaartterrein Eelde op basis van een berekeningswijze met 65 dB(A) afkap vernietigd. De Afdeling is van oordeel dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het model in zodanig ernstige wijze is gaan aantasten dat het model niet voldoende de in artikel 25, eerste lid van de Luchtvaartwet bedoelde werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benadert.

Deze wijzigingsregeling leidt ertoe dat, in de berekening van Kegeluidszones die op of na 1 augustus 2004 in de aanwijzingsbesluiten voor luchtvaartterreinen worden vastgesteld, geen drempelwaarde van 65 dB(A) meer wordt toegepast. Dit wordt bewerkstelligd door in artikel 1, onderdeel b, van de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden voor die berekeningen het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden zonder drempelwaarde (rapport RLD/BV-01.2) van toepassing te verklaren.

Het nieuwe berekeningsvoorschrift zonder drempelwaarde van 65 dB(A) is tot stand gekomen in nauw overleg met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.

Sedert de ontwikkeling van de berekeningsmethodieken zijn veel vliegtuigtypen stiller geworden en zijn steeds meer geluidsgegevens van vliegtuigen onder de 65 dB(A) bepaald. Daardoor is het thans mogelijk om ook lagere geluidsniveaus onder de 65 dB(A) in de berekeningen mee te nemen zonder dat dit leidt tot fouten in de uitkomst van de berekeningen. Het afschaffen van de drempelwaarde van 65 dB(A) brengt geen verandering in de aan de Kosteneenheid

ten grondslag liggende verhouding tussen een Ke-waarde en het percentage ernstig geluidgehinderden binnen de daarbij behorende zone. Zo is ook op een zonder drempelwaarde van 65 dB (A) berekende 35 Ke-geluidscontour sprake van 25 procent ernstig geluidgehinderden.

Gegeven de systematiek van de Luchtvaartwet worden na het vaststellen van de Ke-geluidszone in een aanwijzingsbesluit voor een luchtvaartterrein jaarlijks Ke-berekeningen uitgevoerd ten behoeve van de toetsing van het in artikel 30b van de Luchtvaartwet bedoelde gebruiksplan, ten behoeve van de handhaving van de 35 Ke-geluidszone of ten behoeve van het herleiden van het feitelijk gebruik van militaire luchtvaartterreinen tot contouren als bedoeld in artikel 30c van de Luchtvaartwet.

Om een evenwichtige vergelijking tussen een in een aanwijzingsbesluit vastgelegde Ke-geluidszone en de jaarlijks in het kader van de handhaving uit te voeren Ke-berekeningen mogelijk te maken, is het van belang dat ten aanzien van reeds vastgestelde (en op basis van het berekeningsvoorschrift met 65 dB(A) afkap berekende) Ke-geluidszones het bestaande berekeningsvoorschrift van kracht blijft. Met het oog hierop schrijft artikel 1, onderdeel a, voor dat voor geluidszones die voor 1 augustus 2004 zijn vastgesteld, de geluidsberekeningen in Kosteneenheden moeten worden uitgevoerd op grond van het berekeningsvoorschrift met 65 dB (A) afkap (rapport RLD/BV-01; versie maart 1996).

Concreet leidt op dit moment het invoeren van een nieuw berekeningsvoorschrift ertoe, dat de nog nieuw vast

stellen Ke-geluidszones voor de luchtvaartterreinen Woensdrecht, Volkel, Eindhoven, De Peel en Maastricht en de, in het kader van een beslissing op bezwaar, opnieuw vast te stellen Ke-geluidszones voor de luchtvaartterreinen Lelystad en Eelde zullen worden berekend zonder 65 dB(A) afkap. Na het vaststellen van deze Ke-geluidszones op basis van het nieuwe berekeningsvoorschrift zullen voor de desbetreffende luchtvaartterreinen ook de Ke-berekeningen in het kader van de handhaving zonder 65 dB(A) afkap worden uitgevoerd. Mocht ook ten aanzien van de overige luchtvaartterreinen besloten worden om een nieuwe (gewijzigde) Ke-geluidszone vast te stellen, dan zal deze nieuwe zone berekend moeten worden op basis van het nieuwe berekeningsvoorschrift zonder 65 dB(A) afkap.

De verschillen tussen een Ke-geluidszone berekend met of zonder 65 dB(A) afkap zijn tot en met 35 Ke marginaal omdat in de nabijheid van het luchtvaartterrein het geluidsniveau veelal de 65 dB(A) overschrijdt. In de 20 Ke-contour zijn de verschillen wel zichtbaar. Aangezien aan deze contour geen rechtsgevolgen zijn verbonden, zullen bij de onderscheiden luchtvaartterreinen de consequenties van het vaststellen van Ke-geluidszones zonder afkap, bijvoorbeeld op het gebied van de ruimtelijk ordening (bouwbeperkingen) of voor het aantal te isoleren woningen, minimaal zijn.

Aan deze wijzigingsregeling wordt terugwerkende kracht tot en met 1 augustus 2004 verleend. Dit heeft te maken

met het feit dat met de vaststelling van de Ke-geluidszone voor het luchtvaartterrein Lelystad in het kader van de beslissing op bezwaar, die gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State van 26 juli 2004, nr. 200404980, voor 25 augustus 2004 moet zijn vastgesteld, niet kon worden gewacht op de formalisering van deze regeling. Indien terugwerkende kracht aan de inwerkingtreding van deze regeling zou ontbreken, zou met het uitbrengen van de beslissing op bezwaar inzake het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Lelystad moeten worden gewacht tot het inwerkingtreden van deze wijzigingsregeling. Gelet op de vorengenoemde uitspraak van de Raad van State en gegeven het feit dat aan de toekenning van terugwerkende kracht geen belastende gevolgen zijn verbonden, werd dit niet wenselijk geoordeeld.

Middels deze wijzigingsregeling komt artikel 3 van de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden te vervallen vanwege het feit dat de desbetreffende bepaling is uitgewerkt.

Het bestaande (rapport RLD/BV-01) en het nieuwe berekeningsvoorschrift (rapport RLD/BV-01.2) liggen ter inzage bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en zijn te raadplegen op www.luchtvaartbeleid.nl.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.
De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap.*