

Regeling omgevingslawaai luchtvaart

Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 november 2006, nr. HDJZ/LUV/2006-122, Hoofddirectie Juridische Zaken, houdende regels met betrekking tot de weergave en de beheersing van omgevingslawaai alsmede de verstrekking van gegevens (Regeling omgevingslawaai luchtvaart)

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op richtlijn nr. 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189) en de artikelen 8.30a, vierde lid, 8.30b, tweede lid, en 8.30d, vierde lid, van de Wet luchtvaart;

Besluit:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder: actieplan: actieplan als bedoeld in artikel 8.30d, eerste lid, van de wet; geluidbelasting L_{den} : geluidbelasting L_{den} als bedoeld in artikel 8.30a, tweede lid, van de Wet luchtvaart; geluidbelasting L_{night} : geluidbelasting L_{night} als bedoeld in artikel 8.30a, tweede lid, van de Wet luchtvaart, en geluidbelastingkaart: geluidbelastingkaart als bedoeld in artikel 8.30a, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

Artikel 2

De geluidbelasting L_{den} en de geluidbelasting L_{night} worden bepaald op de wijze aangegeven in artikel 4.2.3 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Hoofdstuk 2. Geluidbelastingkaart

Artikel 3

Een geluidbelastingkaart bestaat ten minste uit tabellen en uit een of meer geografische kaarten.

Artikel 4

1. In de tabellen van een geluidbelastingkaart worden per geluidbelastingklasse ten minste aangegeven:
a. het aantal woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen dat is blootgesteld aan een geluidsbelasting die gelijk is aan of groter dan:
1°. 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
2°. 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
b. het aantal bewoners van de onder a bedoelde woningen;

c. indien beschikbaar een opgave van het aantal woningen en geluidgevoelige gebouwen uit hoofde van de wet dat is voorzien van extra geluidwering.

2. Voor de toepassing van het eerste lid, onder b, wordt het aantal bewoners van een woning bepaald door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 2,2.

3. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, worden afgerond op honderdtallen.

Artikel 5

1. Op de geografische kaarten van een geluidbelastingkaart staan duidelijk aangegeven:

a. de ligging van de luchthaven met het banenstelsel;
b. de geluidscontouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
c. de geluidscontouren van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
d. de ligging van eventuele geluidgevoelige terreinen.

2. De schaal van de geografische kaarten bedraagt 1: 50.000.

3. De geografische kaarten bevatten een legenda waarin wordt verklaard hoe de informatie, bedoeld in het eerste lid, is weergegeven.

Hoofdstuk 3. Verstrekken van gegevens

Artikel 6

Aan een verzoek om verstrekking van inlichtingen en gegevens als bedoeld in artikel 8.30b, eerste lid, van de wet, wordt voldaan binnen 3 maanden na de dag waarop het verzoek is ontvangen, of, indien de gevraagde inlichtingen en gegevens nog niet beschikbaar zijn, onverwijld nadat deze beschikbaar zijn gekomen.

Hoofdstuk 4. Actieplan

Artikel 7

1. Een actieplan bevat ten minste:
a. een beschrijving van het wettelijke kader met betrekking tot geluidbelasting;
b. een samenvatting van de gegevens die zijn vervat in de geluidbelastingkaart of geluidbelastingkaarten waarop het actieplan berust;
c. een beschrijving van de wijze waarop aan eenieder de gelegenheid is geboden om zienswijzen over het ontwerp van het actieplan naar voren te brengen;
d. een inhoudelijke reactie op de onder c bedoelde zienswijzen;
e. een overzicht van belangrijke infrastructuurwerken die zijn voorgenomen in de planperiode;

f. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen met betrekking tot de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen;

g. voor zover beschikbaar en openbaar, financiële informatie met betrekking tot de voorgenomen maatregelen;

h. een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan.

2. Een actieplan bevat voorts een beknopte samenvatting van de in het eerste lid bedoelde aspecten.

Artikel 8

1. Een actieplan bevat een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende vijf jaren en, voor zover dit redelijkerwijs is aan te geven, voor de vijf jaren daarna, om de geluidbelasting vanwege luchtvaartlawaai te beperken.

2. In de beschrijving van het beleid wordt in elk geval aandacht besteed aan de situaties waarin de grenswaarden voor geluid opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn overschreden.

Artikel 9

1. In een actieplan wordt een plandrempeel aangegeven, zijnde een daarbij aangegeven geluidbelasting L_{den} en geluidsbelasting L_{night} , vanwege vliegtuiglawaai.

2. In het actieplan wordt in elk geval aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om te voorkomen of ongedaan te maken dat de plandrempeel wordt overschreden.

3. Het actieplan geeft tevens de planning en de te verwachten effecten van de maatregelen aan.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 11

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling omgevingslawaai luchtvaart.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

Toelichting

Algemeen

Deze regeling maakt onderdeel uit van de uitvoering van de richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189), verder te noemen de richtlijn. Op grond van deze richtlijn zijn de lidstaten van de Europese Unie ondermeer verplicht ervoor te zorgen dat voor belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens en voor agglomeraties geluidsbelastingkaarten en actieplannen worden vastgesteld ter voorkoming en vermindering van de hinder en andere schadelijke effecten veroorzaakt door geluidbelasting. Deze richtlijn is voor de belangrijke luchthavens geïmplementeerd in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart bij de wet van 30 juni 2004 (Stb. 338), houdende wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189 (geluidsbelasting-kaarten en actieplannen). Op grond van deze richtlijn moet een lidstaat voor onder meer belangrijke luchthavens geluidbelastingkaarten en actieplannen vaststellen. Dit geschiedt voor de geluidbelastingkaart voor het eerst in 2007 en voor het actieplan voor het eerst in 2008. Bij de vaststelling van de geluidbelastingkaarten wordt op grond van artikel 8.30a, derde lid, van de Wet luchtvaart uitgegaan van de geluidbelasting die is veroorzaakt in de periode liggend tussen 1 november van het tweede jaar voorafgaand aan de vaststelling van de geluidbelastingkaart en 31 oktober van het jaar voorafgaand aan de vaststelling van de geluidbelastingkaart. Voor het eerst zal dit derhalve zijn voor de periode van 1 november 2005 tot en met 31 oktober 2006.

De artikelen 8.30a, vierde lid, 8.30b, tweede lid, en 8.30d, vierde lid, geven de opdracht bij ministeriële regeling nadere regels te stellen voor een aantal onderwerpen en geven daarnaast de mogelijkheid een aantal zaken nader te regelen. Deze regeling strekt tot uitvoering hiervan.

In deze regeling zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- de inhoud, vormgeving en inrichting van een geluidbelastingkaart voor de luchthaven Schiphol,
- de wijze waarop de geluidbelastingen L_{den} en L_{night} worden berekend,
- de vaststelling van een forfaitair aantal bewoners per woning,
- de wijze waarop en de termijn waarbinnen nadere inlichtingen aan de

minister van Verkeer en Waterstaat moeten worden verschaft, en

- de inhoud, vormgeving en inrichting van een actieplan.

Op grond van de Richtlijn moeten in de geluidbelastingkaarten ook gegevens worden opgenomen ten aanzien van het aantal slaapverstoorden. Deze bepaling zal in de regeling worden opgenomen zodra door de EG hiervoor een berekeningsmethode is vastgesteld.

Artikelsgewijs

Artikel 2

De begrippen geluidbelasting L_{den} en de geluidbelasting L_{night} zijn omschreven in artikel 8.30a, tweede lid, van de Wet luchtvaart. Op grond van artikel 8.30a, vierde lid, kunnen ten behoeve van de geluidbelasting nadere regels worden gesteld ten aanzien van de bepaling van deze dosismaat. In het eerste lid wordt bepaald dat de wijze van bepalen van de geluidbelasting L_{den} en de geluidsbelasting L_{night} dezelfde is als de wijze die is vastgelegd in artikel 4.2.3, tweede lid, van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Mocht de berekeningswijze voor de toepassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wijzigen dan heeft dat ook gevolgen voor de berekeningswijze voor de rapportageverplichtingen.

De richtlijn omgevingslawaai schrijft voor dat de geluidbelasting L_{den} en de geluidbelasting L_{night} worden bepaald op een hoogte van 4 meter ten opzichte van de hoogte van het plaatselijke maaiveld (zie bijlage IV van de richtlijn). In de berekeningsmethode die hiervoor op grond van artikel 2 wordt gebruikt, wordt – evenals in de meeste methodes die worden gebruikt voor de berekening van deze vorm van geluid – uitgegaan van een situatie waarbij de omgeving van de luchthaven een plat vlak is waarbij er geen storende invloed op het geluid als gevolg van obstakels en bebouwing. Aangenomen is dat het op grond van artikel 2 bepaalde geluidsniveau in voldoende mate overeenkomt met het gestelde in de richtlijn.

Artikelen 3 tot en met 5

Het – uit de richtlijn omgevingslawaai afkomstige – begrip ‘geluidbelastingkaart’ omvat meer dan in het spraakgebruik wordt verstaan onder een kaart. In het spraakgebruik is een kaart een geografische kaart. Een geluidsbelastingkaart bestaat echter behalve uit een of meer geografische kaarten ook uit tabellen. Dit is vastgelegd in artikel 3. De term ‘ten minste’ in dat lid laat de mogelijkheid open dat de geluidbelastingkaart nog andere onderdelen bevat, bijvoorbeeld een toelichting op de tabellen of op de geografische kaarten.

De Europese Commissie is vooral geïnteresseerd in de tabellen. De geografische kaart is meer geschikt voor publieksinformatie. Voor het weergeven van contouren langs of rond een geluidsbron is een geografische kaart overigens onmisbaar. De wettelijke bekendmaking van de geluidsbelastingkaart (artikel 8.30c Wet luchtvaart) heeft betrekking op alle onderdelen van de kaart.

Afhankelijk van de situatie en de behoefte is in het kader van de geluidsbelastingkaarten een veelheid van geografische kaarten mogelijk, bijvoorbeeld bestaat de mogelijkheid ‘verschilkaarten’ te maken. Hierin wordt de bestaande toestand met opties voor toekomstige situaties weergegeven.

In artikel 4 wordt voorgeschreven welke gegevens moeten worden opgenomen in de tabellen. Het eerste lid van dit artikel waarborgt dat de geluidbelastingklassen die de richtlijn omgevingslawaai voorschrijft, in deze tabellen zijn opgenomen.

Het tweede en derde lid bevat de bepaling van het forfaitaire aantal bewoners per woning van 2,2 dat noodzakelijk is voor de bepaling van het aantal bewoners binnen een geluidscontour. De waarde van 2,2 is conform het gemiddelde aantal bewoners van een woning in het gebied rond de luchthaven Schiphol dat door de geluidbelastingkaart wordt bestreken.

In artikel 5 is vervolgens bepaald wat er op de kaarten moet worden opgenomen.

De geografische kaart moet volgens de richtlijn de contouren van 55 en 65 dB L_{den} bevatten. Gelet op de overige eisen die de richtlijn voor de kaart stelt, zullen ook de contouren van 60, 70 en 75 L_{den} moeten worden aangegeven. De contouren voor L_{den} en voor L_{night} zullen uit een oogpunt van helderheid worden aangegeven op aparte geluidbelastingkaarten.

Artikel 6

De geluidbelastingkaart wordt opgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, deze heeft gegevens nodig van de luchthaven Schiphol. Artikel 8.30b, eerste lid, van de Wet luchtvaart voorziet in een plicht om de benodigde gegevens desgevraagd te verstrekken. Het tweede lid van dat artikel geeft de mogelijkheid bij ministeriële regeling vast te stellen binnen welke termijn en op welke wijze de inlichtingen moeten worden verstrekt. Artikel 6 bevat hiervan de uitwerking. Omdat de richtlijn strakke termijn kent is het noodzakelijk ook voor het verstrekken van inlichtingen ten behoeve van het vaststellen van geluidbelastingkaarten strakke termijnen te hantieren. In artikel 6 wordt de termijn daarom gesteld op drie maanden. Die termijn kan echter niet altijd worden nagekomen. Gegevens die betrekking hebben op het verstreken kalenderjaar,

zullen immers pas in de loop van het daarop volgende kalenderjaar beschikbaar komen. Het verzoek om die gegevens kan al zijn gedaan voordat die gegevens beschikbaar zijn. Daarom is in artikel 6 een aparte voorziening opgenomen: de gegevens moeten worden verstrekt zodra deze beschikbaar zijn.

Artikelen 7 tot en met 9

In het tweede lid van artikel 8.30d van de Wet luchtvaart is bepaald welke onderwerpen in een actieplan ten minste moeten worden beschreven. In de artikelen 7 tot en met 9 wordt deze bepaling nader uitgewerkt en aangevuld. De inhoud van deze artikelen is ontleend aan de richtlijn omgevingslawaaai, die ter zake nauwkeurige voorschriften bevat.

In de artikelen is de tweeledigheid van de actieplannen terug te vinden: enerzijds worden nadere regels gegeven inzake de beschrijving van het beleid om de geluidsbelasting te beperken, anderzijds worden nadere regels gegeven omtrent de gevallen waarvoor in elk geval moet worden aangegeven welke maatregelen zijn voorgenomen.

Artikel 7

In artikel 7, eerste lid, zijn een aantal algemene elementen opgesomd die ingevolge de richtlijn in een actieplan moeten worden opgenomen.

De beschrijving van het wettelijk kader met betrekking tot geluidsbelasting zoals omschreven in onderdeel a krijgt gestalte door een weergave van de relevante bepalingen uit hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en het daarop berustende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

De intentie van de richtlijn is dat het actieplan een belangrijke rol speelt in de communicatie met de burger. De inspraak is geregeld in artikel 8.30d, derde lid, van de Wet luchtvaart. Daarin wordt afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing verklaard, waarbij de inspraak door belanghebbenden wordt verbreed tot een ieder. Artikel 3:15 van de Awb laat het betrokken bestuursorgaan een zekere ruimte. Uit het eerste lid van dat artikel volgt dat de betrokkenen hun zienswijze over het ontwerp naar keuze mondeling of schriftelijk naar voren kunnen brengen.

Onderdeel c bepaalt dat in het actieplan wordt beschreven hoe de inspraak is georganiseerd. Onderdeel d schrijft een inhoudelijke reactie op de naar voren gebrachte zienswijzen voor.

Afdeling 3.4 van de Awb schrijft wel de terinzagelegging van het ontwerpactieplan voor, maar niet de plaats van terinzagelegging. Dit zal op voldoende ruime schaal gebeuren.

Omdat er geen verplichting is om het actieplan bij belangrijke ontwikkelingen tussentijds te wijzigen is in onderdeel e opgenomen dat in plaats daarvan bij de vaststelling van het actieplan goed vooruit wordt gekeken.

Onderdeel f heeft het oog op alle reeds uitgevoerde bron- en overdrachtsmaatregelen, dus niet alleen op maatregelen voor prioritaire problemen.

Bij de financiële informatie die is opgenomen in onderdeel g kan worden gedacht aan begrotingen, kosteneffectiviteitsanalyses en kosten-/batenanalyses. De clausule 'voor zover beschikbaar' is ontleend aan de richtlijn.

In het actieplan moet ook worden teruggeblikt op het vorige plan. Het gaat zowel om het verloop van de uitvoering van dat plan als om de bereikte resultaten.

Op grond van het tweede lid moet een actieplan ook een beknopte samenvatting bevatten. Deze bepaling is vooral van belang omdat een samenvatting van het actieplan aan de Europese Commissie dient te worden gezonden.

Het derde lid bevat evenals artikel 4, tweede en derde lid, de bepaling van het forfaitaire aantal bewoners per woning. Voor een nadere toelichting zie die bepaling.

Artikel 8

Ingevolge de richtlijn omgevingslawaaai moet in een actieplan een langetermijnstrategie zijn opgenomen. Mede daarom is in het eerste lid van artikel 8 een doorkijk tot en met het volgende actieplan voorgeschreven.

In het tweede lid is bepaald dat in het beleid aandacht moet worden besteed aan de eventuele situaties waarin één van de grenswaarden voor geluidbelasting zoals opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, zijn overschreden. Hierbij gaat het met name om de maatregelen die de inspecteur-generaal van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft opgelegd aan de sectorpartijen op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart

Artikel 9

Ingevolge de richtlijn omgevingslawaaai moeten de maatregelen in een actieplan in het bijzonder zijn gericht op 'prioritair

re problemen'. De richtlijn duidt echter niet exact aan wat met deze term wordt bedoeld. Wel geeft de richtlijn aan dat deze problemen door de lidstaten worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria.

Artikel 9 heeft betrekking op 'prioritaire problemen'. Een probleem is prioritair als een in het actieplan aangegeven 'plandrempeel' wordt overschreden. In het eerste lid wordt aangegeven wat moet worden verstaan onder een 'plandrempeel'. Het bestuursorgaan dat het actieplan vaststelt, bepaalt zelf wat de plandrempeel is. Uitgangspunt voor de luchthaven Schiphol zal hierbij uiteraard steeds zijn hetgeen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is opgenomen over de toegestane maximale geluidsbelasting. De plandrempeel kan verschillen voor verschillende situaties (tweede lid). Zo kan een andere plandrempeel worden vastgesteld voor saneringssituaties en nieuwe situaties of voor verschillende categorieën van geluidsbronnen.

Hierbij moet gedacht worden aan gevallen waarin de geluidbelasting de grenswaarden zoals die zijn opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is te bovengegaan en waarbij de getroffen maatregelen van de inspecteur-generaal onvoldoende effect blijken te hebben. De verwachting is dat deze situatie zich gezien de strekking van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart niet zal voordoen. Immers op grond van deze bepaling moet er bij overschrijding altijd een maatregel worden opgelegd. Deze maatregel wordt eerst ingetrokken indien weer wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Artikel 10

Artikel 10 bevat de inwerkingtreding van deze regeling: namelijk de tweede dag na plaatsing in de Staatscourant. Dit is later dan het moment dat de eerdergenoemde wet van 30 juni 2004 in werking is getreden: 18 juli 2004. Dit is niet bezwaarlijk aangezien op grond van artikel 8.30a, eerste lid, van de Wet luchtvaart uiterlijk 29 juni 2007 de eerste geluidbelastingkaart voor de luchthaven Schiphol wordt vastgesteld. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de gegevens van het voorafgaande gebruiksjaar.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*