

Vragen vanuit de COVM Volkel n.a.v. de presentatie Van Ke naar Lden (12-1-2022)

Schriftelijk ontvangen vragen

(Provincie Noord-Brabant)

1. In de civiele luchtvaart is de geluidzone al sinds 2009 niet meer de normering. In de civiele luchtvaart zijn de geluidsnormen in de handhavingpunten bepalend en de geluidzones dienen voor de ruimtelijke consequenties maar niet als normering. De wetgever had voor deze verandering haar redenen.

Antwoord

Noch in de gewijzigde Wet luchtvaart noch in de Memorie van toelichting (Mvt) daarop wordt de overgang naar een systeem met handhavingpunten gemotiveerd. De Mvt volstaat met het noemen van één voordeel in paragraaf 3.2.2: *"Er hoeft namelijk niet meer te worden gediscussieerd over kleine zoneoverschrijdingen op plaatsen waar niemand woont."*

- a. Waarom wordt door Defensie toch vastgehouden aan geluidnormering via de geluidzone en niet via geluidhandhavingpunten zoals bij de civiele luchtvaart?
- b. Hoe verhoudt zich het huidige standpunt van Defensie om geluid ook in de toekomst te willen normeren via de geluidzone tot de redenen van de wetgever om bij de civiele luchtvaart af te stappen van geluidnormering via de geluidzone?

Antwoord

De verandering van Ke naar Lden staat los van een eventuele verandering in de handhavingssystematiek. Het tegelijkertijd wijzigen van de handhavingssystematiek en de dosismaat maakt de overgang minder transparant, maar juist complexer.

Defensie zal zich de komende tijd nog nader informeren over de mogelijke voordelen die de overgang op een systeem van handhavingpunten voor de omgeving met zich meebrengt en de COVM daarover dan informeren.

2. Behoudens Schiphol (met 58 dB(A)-Lden-contour) hebben de civiele luchthavens allemaal de 56 dB(A) Lden-contour als maatgevende contour voor de ruimtelijke beperkingen gekregen. Uit de sessie blijkt een voornemen om elke militaire luchthaven haar eigen Lden-contour te geven. Zoals het wordt gepresenteerd zal dat een contour zijn variërend tussen 61 dB(A) Lden en 63 dB(A) Lden; voor zover nu bekend. Bijvoorbeeld 61 dB(A) voor Volkel, voor De Peel 62 dB(A). Waarom wordt er niet gekozen voor één waarde voor alle militaire luchthavens om de eenduidigheid ten goede te laten komen?

Antwoord

Zoals eerder aangegeven gaat het tot nu toe nog om "indicatieve" contouren. De uiteindelijk te kiezen contour kan nog afwijken.

Defensie heeft met het NLR gezocht naar een zoveel mogelijk "neutrale" overgang. Dat betekent dat:

- Defensie qua verkeersmogelijkheden binnen de zonering geen wezenlijke ruimte wil inleveren;
- de gevolgen voor de ruimtelijke ordening van omliggende gemeenten zoveel mogelijk beperkt blijven.

Daarom is per veld gezocht naar een contour die geografisch zoveel mogelijk samenvalt met 35 Ke-contour van dat veld. En dat leidt tot uiteenlopende Lden-waarden.

Een keuze voor één Lden-contour voor alle velden zou er onvermijdelijk toe leiden dat gemeenten worden geconfronteerd met ingrijpende consequenties voor de ruimtelijke ordening.

(Gemeente Boekel)

3. De begrenzing van de Ke-zonering en Lden-zonering wijken van elkaar af. Wat betekent dit specifiek voor de ontwikkelmogelijkheden van die gebieden? Hoe zit dit dadelijk (regeltechnisch) als er sprake is van Lden-zonering. Welke regelgeving hoort bij welke Lden-zonering?

Antwoord

Zoals in de presentatie is aangegeven zal de indicatieve 61 Lden-contour qua oppervlakte kleiner zijn dan de huidige 35 Ke-contour en minder huizen omvatten. Op enkele plaatsen, met name aan de Zuidwestkant, valt de Lden-contour buiten de 35 Ke-contour. Dit is een uitvloeisel van de indertijd gekozen Niemeskantvariant. In ieder geval de straten Elzen en Molenbrand zouden binnen de 61 Lden-contour vallen, zij het dat het nog steeds een indicatieve contour betreft. Kleine wijzigingen zijn nog mogelijk.

In het nog te wijzigen Besluit Militaire Luchthavens (BML) zal de vertaalslag worden gemaakt van de regelgeving voor verschillende Ke-zones naar de regelgeving voor de Lden-zonering.

Defensie is voornemens voor de wijziging van het BML in beginsel iedere Ke-waarde te vertalen in de bijbehorende Lden-waarde, zodat noch de burger noch Defensie nadelen ondervindt. Daarmee zou het Ke-systeem, waarbij in het BML de bouwmogelijkheden worden bepaald voor de waarden 35, 40, 45 en 65 Ke, naar het Lden-systeem worden vertaald.

4. In veel gemeenten is de 35 Ke-zonering opgenomen in de bestemmingsplannen. Dit is nog steeds zo. Als jullie via het luchtvaartbesluit afstappen van de Ke-zonering en overstappen op de Lden-zonering moeten veel gemeenten het bestemmingsplan aanpassen (neem ik aan). Hoe kijken jullie hier tegen aan? Zit hier een verplichting aan vastgebonden?

Antwoord

Op een op korte termijn te bepalen datum in juni 2022 wil Defensie met vertegenwoordigers van alle COVM's spreken over de beoogde wijzigingen in het BML. Ingevolge artikel 10.17 in relatie tot artikel 8.8 van de Wet luchtvaart moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan het luchthavenbesluit in acht worden genomen. Artikel 8.8 geeft daarvoor nadere regels, waaronder een termijn van een jaar voor aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Betrekken jullie de gemeenten, die mogelijke hinder ervaren, nog actief bij de aanpassing van luchtvaartbesluit Volkel (procesmatig en inhoudelijk)? Op dit moment is vrij onduidelijk wat de gevolgen zijn voor een gemeente/proces. Graag wordt gemeente actief geïnformeerd/betrokken.

Antwoord

Alle omliggende gemeenten en de provincies worden hierbij betrokken overeenkomstig art. 10.18 van de Wet luchtvaart:

"De voordracht voor een luchthavenbesluit of de wijziging daarvan wordt gedaan:

a. na overleg met gedeputeerde staten en de colleges van burgemeester en wethouders van respectievelijk de provincies en de gemeenten binnen de grenzen waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied ligt dat door het ontwerp wordt bestreken, en

b. nadat het ontwerp vervolgens in de Staatscourant is bekendgemaakt en aan een ieder de gelegenheid is geboden om binnen zes weken na de dag waarop de bekendmaking is geschied, wensen en bedenkingen ter kennis van Onze Minister van Defensie te brengen."

6. Zijn er mogelijkheden om (indien nodig/gewenst) bezwaar te maken op een wijziging van het luchtvaartbesluit Volkel?

Antwoord

Het gaat om een reguliere wijziging van het luchthavenbesluit, waarvoor de regels van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van toepassing zijn. Eenieder kan een zienswijze naar voren brengen.

Voor gemeentelijke en provinciale overheden zijn in dit verband de volgende passages uit de Crisis- en herstelwet relevant:

Artikel 1.1

In artikel 1.1 van de Crisis- en herstelwet staat dat afdeling 2 van deze wet van toepassing is op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling en verwezenlijking van de in bijlage 1 bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten (...)

Bijlage 1

Onder punt 6. luchthavens staat:

Ontwikkeling en verwezenlijking van luchthavens waarvoor krachtens de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit is vereist dan wel krachtens de luchtvaartwet een aanwijzingsbesluit is vereist.

Afdeling 2. Procedures

In afdeling 2 staat in artikel 1.4 over de beperking van het beroepsrecht:

In afwijking van artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan een niet tot de centrale overheid behorende rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld of een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan geen beroep instellen tegen een besluit van een tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan, indien dat besluit niet is gericht tot die rechtspersoon of tot een orgaan van die rechtspersoon, onderscheidenlijk tot dat bestuursorgaan of tot de rechtspersoon waartoe dat bestuursorgaan behoort.

Vragen gesteld tijdens informatieavond op 12 januari

7. Komt er een evaluatie van de omzetting van de Ke naar Lden?

Antwoord

De omzetting van Ke naar Lden moet worden verwerkt in de luchthavenbesluiten. Die luchthavenbesluiten worden te zijner tijd geëvalueerd. Het ligt voor de hand de omzetting in dat verband te evalueren.

8. Waardoor wordt de krimp aan de noordoost kant van de contour veroorzaakt?

Antwoord

De vraagsteller doelt op de twee kaartjes op de beelden 13 en 14 van de presentatie die op 12 januari werd gegeven:

<https://www.covm.nl/de-covms/volkel/documenten/vergaderstukken/vergaderstukken-volkel/22-01/12/vergadering-covm-volkel-12-januari-2022>

De getoonde Ke-contour is de 35 Ke-contour die is opgenomen in het luchthavenbesluit. De 61 Lden-contour is de bestpassende contour die gebaseerd is op hetzelfde vliegverkeer. Het verschil wordt door een combinatie van factoren en niet door één specifieke reden veroorzaakt. Eén van die factoren is het verschil in weegfactoren tussen Ke en Lden. Zo rekent Lden tussen 19.00 en 23.00 uur een weegfactor van 3,16. De weegfactor in Ke loopt op: 2 tussen 19.00 en 20.00 uur, 4 tussen 20.00 en 21.00 uur 6 tussen 21.00 en 22.00 uur en 8 tussen 22.00 en 23.00 uur. Vliegtuigen die tussen 19.00 en 23.00 uur in westelijke richting landen leveren in Lden een kleinere contour dan in Ke.

Toezeggingen gedaan tijdens informatieavond 12 januari

1. De vraag naar de krimp van de contour aan de noordoostkant zal tegelijk worden beantwoord met de schriftelijke vragen van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boekel.
2. Op de vraag naar de wenselijkheid om ook voor militaire luchthavens over te gaan op een systeem van handhavingpunten, zoals ook gebeurd is voor burgerluchthavens, staat een eerste antwoord in de beantwoording van de schriftelijke vragen van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boekel. Defensie komt hier later nog op terug.
3. Tijdens de bijeenkomst over het Besluit Militaire Luchthavens die Defensie in juni organiseert zullen Defensie en het NLR dieper ingaan op de gehanteerde systematiek voor de omzetting van Ke naar Lden.
4. In de schriftelijke beantwoording van de vragen van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boekel zal Defensie de vraag beantwoorden of er ook een evaluatie komt van deze omzetting van Ke naar Lden.