

Analyse MdJ, M.b.t. Punt 9 van de zienswijze van PVT over de toerekening van het quota verkeer aan de gehalveerde BKL geluidruimte

I.

Een van de zienswijzen over het ontwerp-luchthavenbesluit voor luchthaven Teuge luidt als volgt: *'In 1999 werd door het Rijk een halvering van de geluidruimte doorgevoerd. Het quotumverkeer werd echter niet gehalveerd. Nu het quotumverkeer samengevoegd wordt met het overige verkeer zou er ook een halvering doorgevoerd moeten worden. Anders wordt de ruimte via een achterdeur voor het overige verkeer beschikbaar zonder de halvering. Het is onlogisch dat de halvering niet voor het quotumverkeer is doorgevoerd.'*

De brief met zienswijzen voegen wij bij. Het betreft de zienswijze onder punt 9. Voor de verdere onderbouwing hiervan verwijzen wij hiernaar.

Per 1 januari 2000 is de grenswaarde (artikel 6) in het aanwijzingsbesluit van 19 april 1996 gehalveerd (artikel VIII van de Wijziging aanwijzing negen kleine luchtvaartterreinen i.v.m. de verandering grenswaarde in de aanwijzingen van 50 bkl naar 47 bkl, 9 december 1999, Nr. DGR/LD/VI/L 99.350220).

In de toelichting op de halvering van de geluidruimte per 1 januari 2000 staat het volgende:

'Dit besluit geeft uitvoering aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl).¹ Voor alle velden met een vigerende bkl-geluidszone wordt de grenswaarde vervangen. In 1991 is de grenswaarde van de geluidszone vastgesteld op '50' bkl, vanaf 1 januari 2000 geldt de grenswaarde van 47 bkl. Omdat de waarde van de grenswaarde is opgenomen in de aanwijzingsbesluiten en in de geluidszonekaarten, is onderhavig besluit de voorwaarde voor het per luchtvaartterrein van kracht worden van de nieuwe grenswaarde.

De aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl betekent een halvering van de geluidsbelasting op de grens van de geluidszone. De exploitant van een luchtvaartterrein zal er op moeten toezien dat de totale geluidsbelasting per jaar op zijn luchtvaartterrein deze waarde niet overstijgt. Mogelijke maatregelen van de kant van de eigenaar zijn het stiller maken van de vliegtuigen door geluiddempers of nieuwe stillere motoren en van de kant van de piloot het gebruiken van stillere vliegtuigen. Mogelijke maatregelen van de kant van de exploitant zijn het beperken van de meest hinderlijke vluchten op de meest hinderlijke tijden. Per gezoneerd luchtvaartterrein is daartoe een beleidsvoornemen vastgesteld'.

In deze toelichting en de toelichting op artikel 4 Bgkl staat alleen dat de geluidsbelasting op de geluidszone wordt gehalveerd. Quota worden niet vermeld. Dit houdt in dat de quota destijds niet zijn gehalveerd. We mogen aannemen dat de wetgever daar bewust voor heeft gekozen.

De quota die zijn opgenomen in de Omzettingsregeling zijn gelijk aan die in het Aanwijzingsbesluit. In tegenstelling tot de geluidruimte in de Omzettingsregeling is voor wat betreft de quota geen sprake van een gemaakte fout. De geluidruimte van het quotumverkeer is daarmee terecht als uitgangspunt voor het luchthavenbesluit gehanteerd.

¹ Voor de luchtvaartterreinen, genoemd in artikel 3, tweede lid, is de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, bedoeld in artikel 25, eerste lid, aanhef en onder b, van de Luchtvaartwet: a. tot 1 januari 2000: 50 bkl; b. met ingang van 1 januari 2000: 47 bkl.