



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

## **Onderzoek doorwerking geluidscontouren in bestemmingsplannen**

Luchthaven Rotterdam

Versie 1.2

<b>1</b>	<b>Inleiding—3</b>
<b>2</b>	<b>Samenvatting—4</b>
<b>3</b>	<b>Onderzoeksopzet—5</b>
<b>4</b>	<b>Resultaten—6</b>
<b>5</b>	<b>Conclusies—7</b>
	<b>Bijlage 1: Toelichting resultaten en casussen—8</b>
	<b>Bijlage 2: Wettelijk kader—16</b>
	<b>Bijlage 3: Reactie gemeenten—17</b>
	<b>Bijlage 4: Gebruikte begrippen en afkortingen—19</b>

## 1 Inleiding

De inspectie onderzoekt de doorvertaling van nationale ruimtelijke belangen in het beleid en in de plannen van medeoverheden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt aangekondigd dat beoordeeld wordt of de feitelijke toepassing van wet- en regelgeving in bestemmingsplannen en provinciale verordeningen correct gebeurt en of het systeem van de ruimtelijke ordening werkt zoals het is bedoeld.

De inspectie heeft in 2013 in opdracht van de beleidsdienst onderzoek gedaan naar de doorwerking van ruimtelijke bepalingen in gemeentelijke bestemmingsplannen die volgen uit de aanwijzingsbesluiten die op grond van artikel 18 van de (oude) Luchtvaartwet zijn verleend aan de luchthavens Maastricht, Eelde en Rotterdam.

Met het oog op het optimaal functioneren van de luchthaven mogen er geen nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen, in de nabijheid van de luchthaven gevestigd worden. Dit moet in de bestemmingsplannen worden opgenomen. De aanwijzingen verplichten gemeenten de bestaande bestemmingsplannen binnen één jaar te herzien. Onderzocht is of dit tijdig en correct is gebeurd en of ongewenste ontwikkelingen zijn tegengegaan.

Het is van belang hierbij op te merken dat de wet- en regelgeving ten aanzien van regionale burger- en militaire luchthavens in 2009 is gewijzigd (wet RBML, Stb. 2008, 561). De doorwerking van ruimtelijke bepalingen naar gemeentelijke bestemmingsplannen is hiermee anders geregeld en zal van toepassing zijn zodra de huidige aanwijzingsbesluiten zijn vervangen door luchthavenbesluiten.

In dit rapport vindt u achtereenvolgens een samenvatting, de onderzoeksopzet, de resultaten en de conclusies ten aanzien van de luchthaven Rotterdam, waarbij zowel wordt ingegaan op de naleving van norm: de tijdige en correcte herziening, als op de werking van het systeem: d.w.z. of de doelstelling van het aanwijzingsbesluit wordt gehaald. In de bijlagen vindt u een toelichting op de resultaten met een aantal casussen, het wettelijk kader, de reacties van gemeenten en de gebruikte begrippen en afkortingen.

## 2 Samenvatting

In de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens is de luchthaven Rotterdam aangeduid als 'regionale burgerluchthaven van nationale betekenis'. Dit betekent dat het van nationaal belang is, dat deze luchthaven ongehinderd kan functioneren.

Hiervoor is het onder meer van belang dat er in de nabijheid van de luchthaven geen toename plaatsvindt van geluidsgevoelige functies, zoals woningen. Daartoe stelt de minister bij aanwijzing geluidszones rondom de luchthavens vast en verplicht hij de gemeenten met de aanwijzingen van 2001 en 2010, de geluidszones en de bouwbeperkingen binnen één jaar in hun bestemmingsplannen op te nemen. De inspectie heeft onderzocht hoe de betrokken gemeenten Schiedam, Rotterdam en Lansingerland met deze verplichting zijn omgegaan en wat dit betekent voor de doelstelling van de aanwijzing om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Uit het onderzoek komt naar voren dat het jaren duurt voordat de geluidscontouren in bestemmingsplannen zijn opgenomen en dat de zones en de bouwbeperkingen niet altijd correct zijn doorvertaald. De verplichting plannen tijdig te herzien is niet nageleefd. Bovendien heeft dit er in enkele gevallen toe geleid dat nieuwe ontwikkelingen binnen de geluidszones zijn toegestaan.

Het geven van een aanwijzingsbesluit lijkt niet voldoende om ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Op dit punt blijkt het systeem dus niet te werken zoals het is bedoeld. De risico's als gevolg van de trage doorwerking, gemaakte fouten, latere herzieningen, maar ook door onduidelijkheden vanwege interpretatieverschillen hebben er niet voor gezorgd dat een toevoeging van nieuwe geluidsgevoelige functies worden uitgesloten.

### 3 Onderzoeksopzet

De inspectie heeft bij het uitvoeren van het onderzoek de volgende stappen doorlopen.

Bij het uitvoeren van het onderzoek is als eerste nagegaan wat de verplichtingen zijn die voor de drie betrokken gemeenten uit de aanwijzingsbesluiten uit 2001 en 2010 voortvloeien om daarmee de norm vast te stellen. Vervolgens is bekeken welke bestemmingsplannen binnen de geluidszones liggen en zijn deze opgezocht via ruimtelijkeplannen.nl of bij de gemeente ingezien.

Daarna is bekeken of de geluidszones tijdig, d.w.z. binnen één jaar, en correct op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn aangegeven en of de bouwbeperkingen in de regels van het bestemmingsplan zijn opgenomen. Ook is nagegaan wat de gevolgen zijn geweest van de al dan niet correcte doorwerking op een mogelijke toename van nieuwe geluidsgevoelige functies.

De resultaten zijn voor commentaar voorgelegd aan en besproken met de betrokken gemeenten en zo nodig aangepast als de bevindingen feitelijk onjuist waren. Vervolgens zijn de resultaten geanalyseerd en verwerkt in deze rapportage. In het volgende hoofdstuk zijn deze te vinden.

## 4 Resultaten

### Naleving van de norm

Gemeenten hebben de verplichting om de geluidscontouren en de bouwbeperkingen uit de twee aanwijzingsbesluiten tijdig en correct over te nemen. Voor wat betreft de naleving van deze norm komt uit het onderzoek het volgende beeld naar voren:

- De geluidscontouren zijn slechts in één van achttien gevallen tijdig in de bestemmingplannen vastgelegd.
- De zonering op de verbeelding wordt vaak niet goed overgenomen en ook zijn de regels meestal niet adequaat.
- De toename van geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone wordt in enkele bestemmingsplannen niet uitgesloten, terwijl dit wel had moeten gebeuren.

### Werking van het systeem

Het rijk heeft met de genoemde aanwijzingsbesluiten beoogd om ongewenste ontwikkelingen (nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de zone) tegen te houden. In praktijk werkt dit systeem echter onvoldoende:

- De trage doorwerking, fouten bij het vastleggen van geluidszones en regels, latere herzieningen waarin de aanwijzing niet (goed) is verwerkt, maar ook onduidelijkheden vanwege interpretatieverschillen zorgen ervoor dat nog steeds nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de geluidszones kunnen worden gerealiseerd.

## 5 Conclusies

Het onderzoek laat zien dat gemeenten te veel tijd nemen bij het uitvoeren van de verplichtingen die hen door de aanwijzing worden opgelegd. Bovendien doen ze dit vaak ook niet correct.

Gebrek aan naleving van de aanwijzingen door gemeenten en onvoldoende werking van het systeem leiden er toe dat toename van geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone mogelijk blijft.

Het geven van een aanwijzingsbesluit blijkt in de praktijk niet voldoende te zijn om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

## Bijlage 1: Toelichting resultaten en casussen

In de onderstaande tabel 1 zijn de resultaten van de beoordeling van de achttien bestemmingsplannen opgenomen.

Gemeentenaam/ Bestemmingsplan	toepassing Aanwijzing?		toepassing Besluiten?		doorwerking verbeelding en regels		laat Bp in zones geluids- gevoelige functies toe?
	20 01	20 10	bg gl	bg kl	Tij- dig	Cor- rect	
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
<b>Gemeente Schiedam/</b>							
Bp Spalend	N	J	J	N	N	N	Nee
Bp Polderweg 23	N	J	J	N	N	N	Ja
Bp Polderwetering	N	J	J	N	N	J	Nee
Bp Plan in Hoofdzaak	N	J	J	N	N	N	Nee
<b>Gemeente Rotterdam/</b>							
Bp Schiebroek-Noord	J	J	J	N	N	J	Nee
Bp Schiebroek-Zuid	J	J	J	N	N	N	Ja
Bp Schiezone	J	J	J	J	N	N	Ja
Bp Doenkade N209 I	J	J	J	N	N	J	Nee
Bp Doenkade N209 II	J	J	J	N	N	N	Nee
Bp HSL-Overschie	J	J	J	J	N	N	Nee
Bp Golfbaan Abtspolder	J	J	J	J	N	J	Nee
Bp Schiebroeksepolder eo	J	J	J	N	N	J	Nee
Bp Polder Zestienhoven	J	J	J	J	N	N	Ja
Bp Rotterdam Airport	J	J	J	J	N	N	Nee
Bp Vlinderstrik	N	J	J	N	J	N	Nee
<b>Gemeente Lansingerland /</b>							
Facetbp Geluidszone Rotterdam Airport, Bergschenhoek	J	N	J	N	N	J	Nee
Facetbp Geluidszone Rotterdam Airport, Berkel en Rodenijs	J	N	J	J	N	N	Nee
Facetbp Geluidszone Rotterdam The Hague Airport, Lansingerland	N	J	J	J	N	N	Nee

BGGL, BGKL= zie bijlage; Bp= bestemmingsplan; N = nee; J= ja.

Tabel 1 Resultaten tijdige en correcte doorwerking van de aanwijzing.

### Toelichting tijdige doorwerking in bestemmingsplannen

Eén jaar na de dagtekening van het aanwijzingsbesluit dienen de gemeenten de doorwerking in de herziene bestemmingsplannen te hebben uitgevoerd. Voor de luchthaven in Rotterdam zijn twee aanwijzingen beoordeeld:

- Aanwijzing 2001, van kracht sinds 31-10-2001;
- Aanwijzing 2010, van kracht sinds 19-10-2010.

De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in tabel 1. Uit de tabel blijkt, dat



op één uitzondering na alle bestemmingsplannen te laat zijn vastgesteld of herzien (kolom 6). De gemeente Schiedam heeft met de aanwijzing uit 2001 niets gedaan. Rotterdam en Lansingerland wel, maar hadden de bestemmingsplannen niet binnen de gestelde termijn vastgesteld of herzien.

De doorwerking van aanwijzing 2010 heeft Lansingerland inmiddels uitgevoerd, maar te laat, Schiedam is bijna klaar en Rotterdam moet nog beginnen.

Mogelijk gevolg van de te late doorwerking van beide aanwijzingen is, dat nieuwe geluidsgevoelige objecten toch nog zijn gerealiseerd. Of en in welke mate dit heeft plaatsgevonden, maakt geen onderdeel uit van dit onderzoek.

### **Toelichting correcte doorwerking in bestemmingsplannen**

Een correcte doorwerking van de aanwijzing betekent, dat de geluidszones op de verbeelding van het bestemmingsplan moeten worden verwerkt en dat het besluit geluidsbelasting grote (BGGL) en het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) in acht genomen moeten worden bij het vaststellen of herzien van de bestemmingsplannen.

De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in tabel 1. Uit de tabel blijkt, dat zes van de achttien alle bestemmingsplannen niet correct zijn herzien (kolom 7), deels door geen of geen juiste verwerking van de geluidszones op de verbeelding van de bestemmingsplannen en deels door geen of geen juiste verwerking van de voornoemde besluiten in de (herziene) bestemmingsplannen.

#### Geen correcte doorwerking op de verbeelding

In de aanwijzing zijn de vastgestelde geluidszones opgenomen voor de grote luchtvaart (Ke-contouren) en de kleine luchtvaart (Bkl-contouren). Deze geluidszones moeten voor zover van toepassing in de achttien beoordeelde bestemmingsplannen worden opgenomen.

In tien van de achttien bestemmingsplannen is de Ke-geluidszone correct op de verbeelding verwerkt. In enkele gevallen ging dit mis, omdat:

- helemaal geen doorwerking heeft plaatsgevonden (driemaal);
- niet alle contouren in het bestemmingsplan zijn overgenomen (tweemaal);
- contouren die zijn opgenomen afwijken van de contouren uit de aanwijzing (eenmaal);
- contouren wel correct op de verbeelding zijn overgenomen, maar de verbeelding verwijst niet naar de juiste regels van het bestemmingsplan (eenmaal);

In elf van de achttien bestemmingsplannen is de Bkl-geluidszone niet van toepassing. Daar zijn twee verklaringen voor; of de zone valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan of de zone overlapt geheel of ten dele de Ke-geluidszone.

In het laatste geval is alleen de Ke-geluidszone van toepassing. De overige zeven bestemmingsplannen worden bijna gelijk verdeeld in een correcte en niet correcte doorwerking. De niet correcte doorwerkingsgevallen gaan over:

- helemaal geen doorwerking (eenmaal);
- wel doorwerking, maar contour verschilt met die uit de aanwijzing (eenmaal) [casus 1];
- wel doorwerking, maar verbeelding verwijst naar de verkeerde regels (eenmaal) [casus 4].

#### Geen correcte doorwerking in regels

Voor een correcte doorwerking moeten de regels van de besluiten geluidsbelasting grote (BGGL) en kleine (BGKL) luchtvaart in acht genomen worden bij het verplicht

vaststellen of herzien van de betreffende bestemmingsplannen.

Het algemene beeld is dat de beoordeelde bestemmingsplannen op vier uitzonderingen na (tabel 1, kolom 8) geen nieuwe geluidsgevoelige functies toelaten, deels door een correcte doorwerking en deels doordat de betreffende plannen planologisch gezien dit niet mogelijk maken.

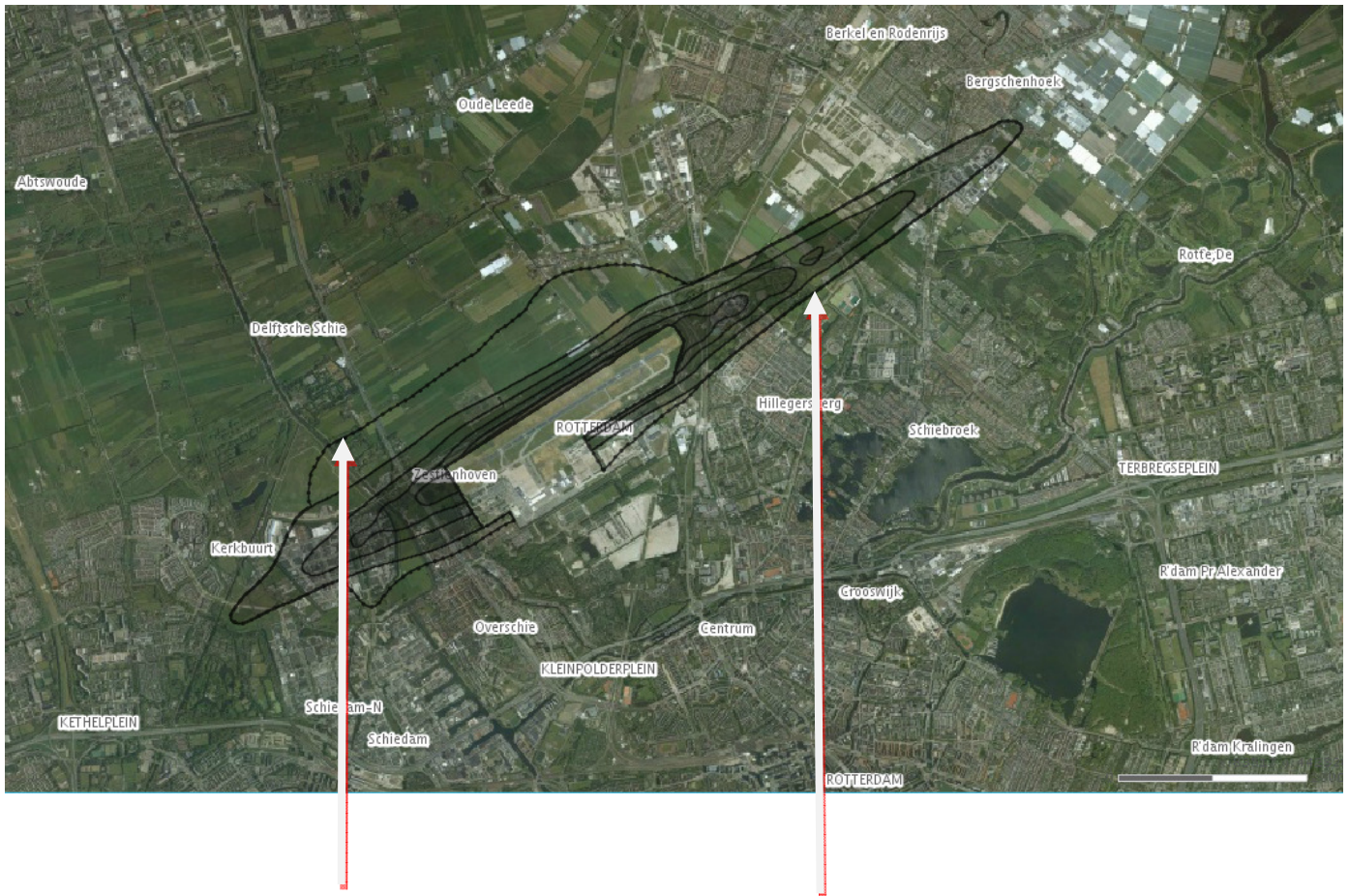
### **Toelichting risico's toename geluidsgevoelige functies**

Uit het onderzoek blijkt dat bij het ontbreken van enige doorwerking en bij een niet tijdige en correcte doorwerking van de aanwijzingsverplichtingen reële risico's ontstaan op toename van nieuwe geluidsgevoelige functies.

Een opsomming van concrete voorbeelden zoals deze uit het onderzoek naar voren zijn gekomen, wordt hieronder beschreven.

- Alle drie gemeenten (Schiedam, Rotterdam, Lansingerland) hebben de aanwijzing niet of te laat doorgewerkt in hun bestemmingsplannen. Wanneer deze plannen geluidsgevoelige functies niet uitsluiten, kunnen bouwaanvragen niet geweigerd worden met als risico dat nieuwe geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd.
- Rotterdam en Lansingerland hebben gebruik gemaakt van een facetbestemmingsplan om een snelle doorwerking te kunnen realiseren. Hierdoor hoeven de hieronder vallende bestemmingsplannen niet afzonderlijk te worden herzien. Hierin schuilt echter het gevaar dat zodra één van deze niet herziene bestemmingsplannen alsnog wordt herzien de doorwerking van de aanwijzing wordt vergeten. Dit is in één geval gebeurd, waardoor het risico op een toename van geluidsgevoelige functies niet is weggenomen.
- In een enkel geval zijn de geluidscontouren in het bestemmingsplan niet in overeenstemming met de aanwijzing. Daarmee worden de risico's op de bouw van geluidsgevoelige functies niet volledig afgedekt.
- In een enkel geval zijn de contouren correct doorvertaald, maar wordt op de verbeelding naar de verkeerde regels van het betreffende bestemmingsplan verwezen. Hierdoor zijn de risico's op de bouw van geluidsgevoelige functies niet voldoende afgedekt.
- In meerdere plannen zijn de regels uit het BGGL en BGKL niet of niet geheel doorvertaald in de bestemmingsplannen, omdat planologisch gezien een toevoeging van geluidsgevoelige functies niet aan de orde is. Hierin schuilt echter het gevaar dat bij een herziening de doorwerking van de aanwijzing wordt vergeten op een moment dat het risico op een toename van geluidsgevoelige functies wel actueel is.
- In enkele gevallen (bijv. casussen 2 en 3) wordt het risico genomen door het opnemen van ontwikkelinglocaties, die de realisatie van geluidsgevoelige objecten mogelijk maakt.

### Algemeen



47Bkl-geluidszone

35Ke-geluidszone

Bovenstaande kaart geeft weer de vastgestelde geluidszones zoals deze zijn opgenomen in de aanwijzing van 2010 (zie [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). De linkerpijl duidt op de 47Bkl-geluidszone die betrekking heeft op de kleine luchtvaart en de rechterpijl betreft de 35Ke-geluidszone die gaat over de grote luchtvaart. Binnen deze zones gelden de beperkingen ten aanzien van de toename van nieuwe geluidsgevoelige objecten.

Drie gemeenten moeten deze zones in de bestemmingsplannen verwerken. Het betreft (van links naar rechts) de gemeenten Schiedam, Rotterdam en Lansingerland (voor 2007 waren dat de gemeenten: Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk).



**Casus 1: Verkeerde doorwerking geluidscontour op verbeelding van het bestemmingsplan.**

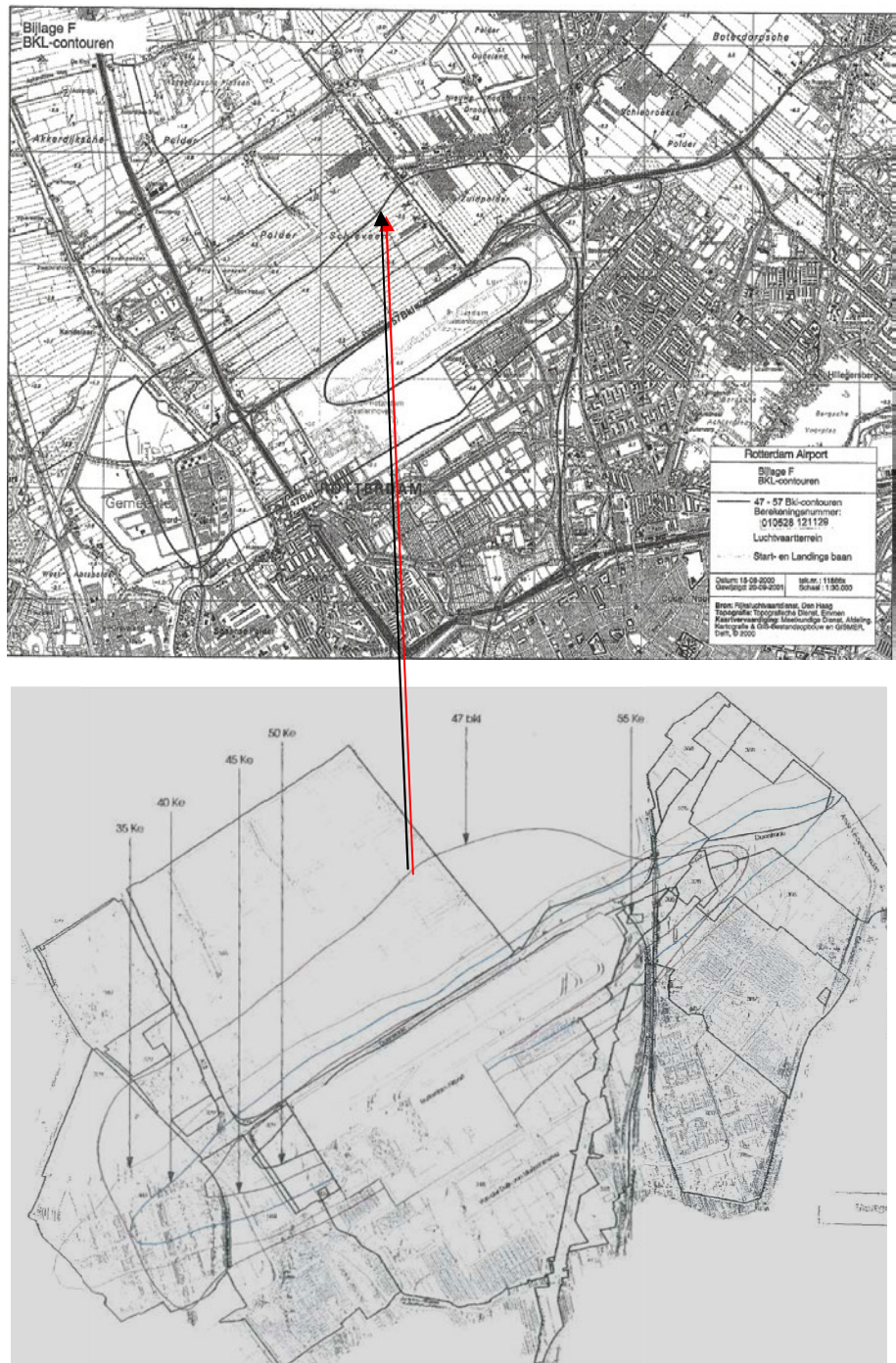


Fig.1 en 2

Op de geluidszone uit de aanwijzing (bovenste figuur) is te zien dat de Bkl-contour sterker stijgt dan op de verbeelding (onderste figuur) van het bestemmingsplan.

**Casus 2: Het bestemmen van een woonfunctie in strijd met de aanwijzing.**

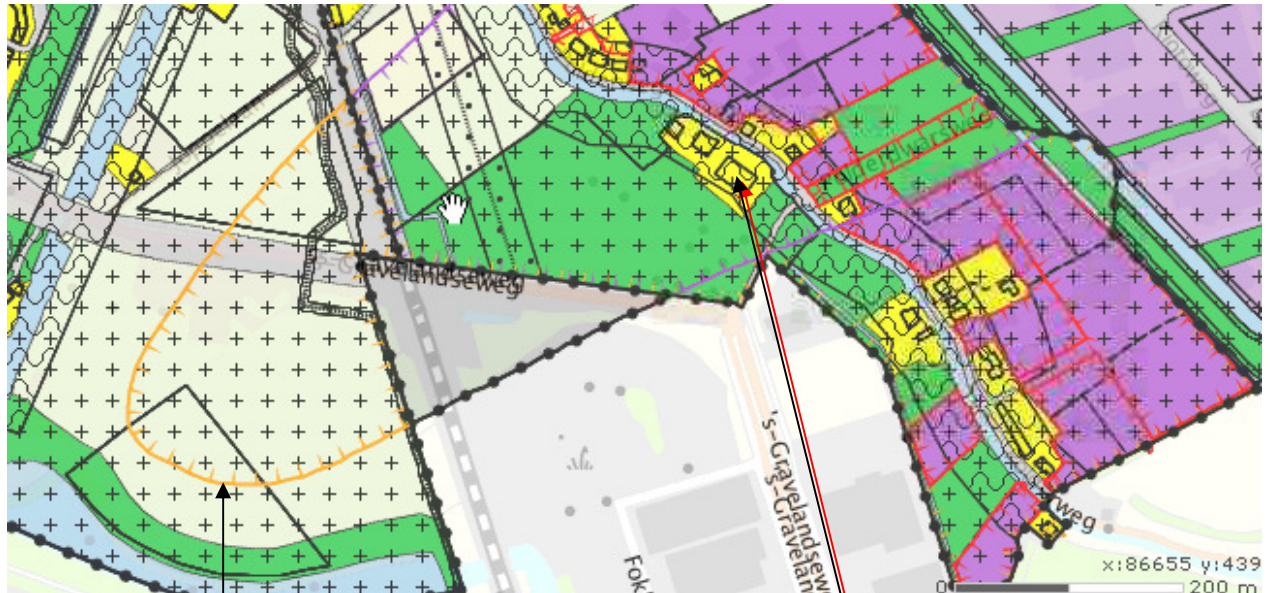
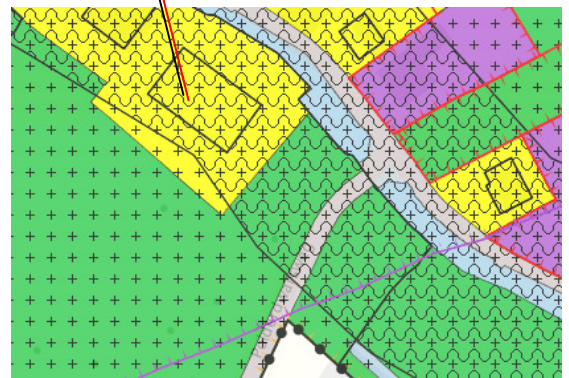


Fig.3

35Ke-contour



Volgens de gemeente valt de bouw van deze woning niet binnen de 35Ke-contour. Uit de vastgestelde zone zoals opgenomen in de aanwijzing van de minister blijkt het tegendeel. Het gaat hier om de bouw van een geluidsgevoelig object dat in strijd met de aanwijzing gerealiseerd kan worden. Ook uit bovenstaande digitale (rechtsgeldige) kaart, (zie [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)) blijkt dit.



**Casus 3: Het bestemmen van maatschappelijke doeleinden binnen de 47Bkl-geluidszone**

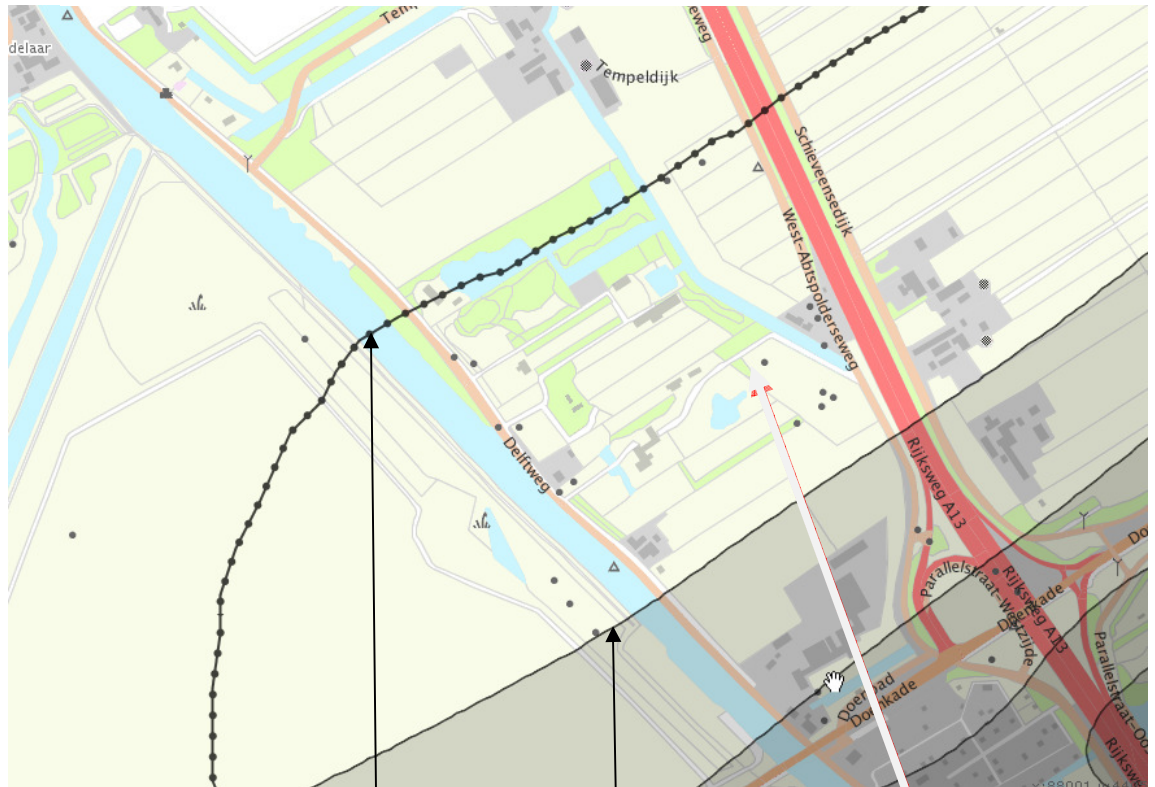


Fig.4

47Bkl

35Ke

De gemeente heeft in haar bestemmingsplan opgenomen dat binnen de 47Bkl-contour geen geluidsgevoelige objecten gerealiseerd mogen worden. Echter, voor het met de rechterpijl aangewezen gebied bestaat een wijzigingsbevoegdheid. Op de bestemmingsplankaart is het uit te werken gebied met een gestippelde ruit afgebakend (fig.5). De huidige bestemming is 'natuur', maar kan worden omgezet in 'maatschappelijke voorzieningen', zoals onderwijs en gezondheidszorg. Hiermee heeft de gemeente de mogelijkheid open gelaten om toch nog geluidsgevoelige objecten in dit gebied te realiseren, terwijl de aanwijzing deze mogelijkheden wil uitsluiten.

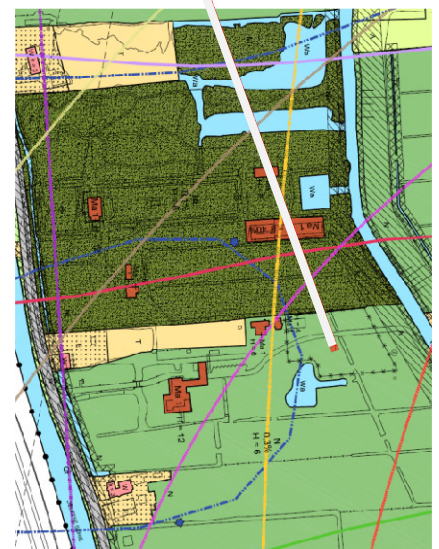


Fig.5

### Casus 4: De verbeelding verwijst naar de verkeerde regels van het bestemmingsplan

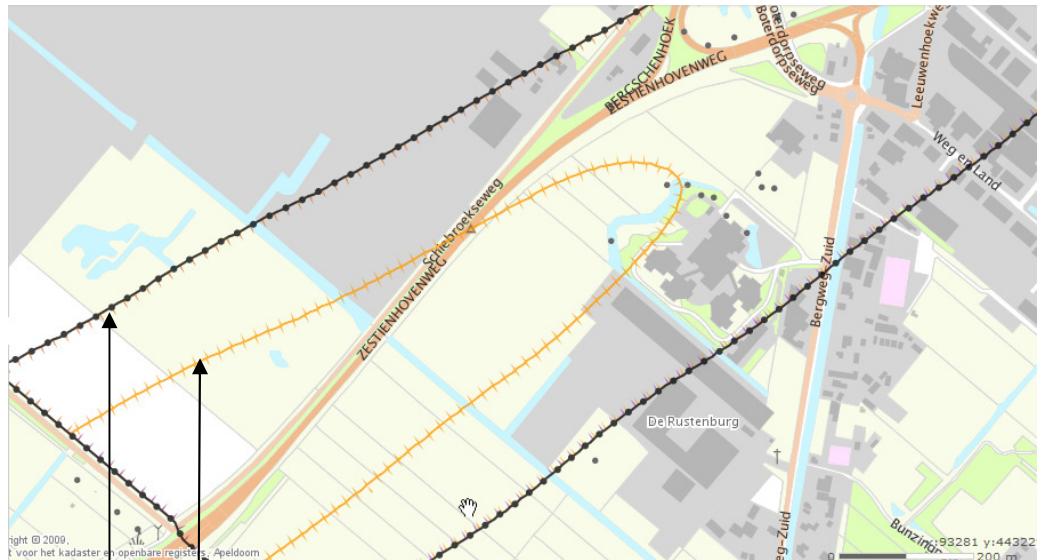


Fig.6

35Ke

40Ke

#### Artikel 2 Algemene aanduidingsregels

2.1

2.2

2.3

##### 2.1

Ter plaatse van de aanduiding "luchtvaartverkeerzone - Bkl" geldt dat die gronden - naast de vigerende bestemming(en) - tevens dienen voor de bescherming en instandhouding van de geluidsruimte voor de luchtvaart.

##### 2.2

Ten aanzien van de gronden binnen op de verbeelding aangegeven aanduiding 'geluidzone – luchtvaart 35 Ke' geldt, op grond van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart, dat:

- a. geen (bedrijfs)woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en objecten mogen worden gebouwd;
- b. het bepaalde onder a geldt niet indien voldaan kan worden aan het bepaalde in artikel 6 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart.

##### 2.3

Ten aanzien van de gronden binnen op de verbeelding aangegeven aanduiding 'geluidzone – luchtvaart 40 Ke' geldt, op grond van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart, dat:

- a. geen (bedrijfs)woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en objecten mogen worden gebouwd;
- b. het bepaalde onder a geldt niet indien voldaan kan worden aan het bepaalde in artikel 6 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart;

De gemeente heeft de 35 en 40Ke-contouren overgenomen in het facetbestemmingsplan. Op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) kan ingezoomd worden op de 2 Ke-contouren. Binnen de afzonderlijke contouren kan extra informatie worden ingewonnen, zoals de verwijzing naar de van toepassing zijnde regels. In dit geval verwijst de website zowel voor de 35 als voor de 40Ke-contour naar artikel 2.2 van het bestemmingsplan. Dit artikel is wel van toepassing op de 35Ke-contour maar niet op die van de 40Ke-contour. Dat zou artikel 2.3 moeten zijn. Dit betekent dat de gewenste bouwbeperkingen binnen deze contour niet juridisch zijn afgedekt.

## Bijlage 2: Wettelijk kader

### **Aanwijzing van de minister**

Met de aanwijzing van de minister wordt op grond van artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet de eerdere aanwijzing gewijzigd en de geluidszones vastgesteld.

### **Tijdige doorwerking van aanwijzing in het bestemmingsplan**

Artikel 2 lid 1

'De gemeenteraad is onverlet het bepaalde in art.38 lid 1 van de WRO overeenkomstig het hier omtrent bepaalde in art.37 lid 7 van de WRO verplicht 1 jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor gronden gelegen binnen de op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in de bijlagen E en F behorende bij het besluit als bedoeld in art. 27 juncto art. 24 van de Luchtvaartwet.'

### **Correcte doorwerking van aanwijzing op verbeelding van bestemmingsplan**

Artikel 2 lid 2

'Bij het vaststellen of herzien van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de in de bijlagen E en F opgenomen kaarten de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaart te worden aangegeven...'

### **Correctie doorwerking van het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart**

Volgens art.25a Luchtvaartwet dient bij aanwijzing van een luchthaven rond het terrein een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door vliegtuigen de grenswaarden niet mag overschrijden. In art.25 lid 1 Luchtvaartwet staat dat bij AMvB de grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Voor grote luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven met het BGGL.

De geluidszonering kent 3 functies:

- De maximale geluidsgebruiksruimte van het vliegverkeer;
- De isolatie van bestaande woningen binnen de 40Ke-contouren (dit geldt niet voor Bkl-contouren);
- De ruimtelijke beperkingen binnen de Ke-zone, i.h. dat behoudens uitzonderingen geen nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten mag plaatsvinden.

Volgens de regels van het BGGL is nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten behoudens uitzonderingen niet toegestaan. Daarnaast is aangegeven of bestaande situaties geïsoleerd kunnen of geamoveerd moeten worden. Voor het onderzoek zijn de volgende artikelen van belang:

- t.a.v. begrippen artikel 1;
- t.a.v. nieuwe situaties de artt.4-5;
- t.a.v. vervangende nieuwbouw art.6.

### **Correctie doorwerking van het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart**

Volgens art.25a Luchtvaartwet dient bij aanwijzing van een luchthaven rond het terrein een geluidszone te worden vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting door vliegtuigen de grenswaarden niet mag overschrijden. In art.25 lid 1 Luchtvaartwet staat dat bij AMvB de grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Voor kleine luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven met het BGKL.

De geluidszonering kent 2 functies:

- de maximale geluidsgebruiksruimte van het vliegverkeer;
- de ruimtelijke beperkingen binnen de Bkl-zone, i.h. dat behoudens uitzonderingen geen nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten mag plaatsvinden.

Enkele voor het onderzoek belangrijke regels uit het BGKL:

- Art.2 lid 1 Geluidsgevoelig object = woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendplaatsen.
- Art.2 lid 2 Andere geluidsgevoelige gebouwen zie art. 1 Wet geluidhinder.
- Art.3 lid 1a BGKL is niet van toepassing op gebieden waar BGGL van toepassing is.
- Art.3 lid 1c Bestaande situaties worden uitgesloten.
- Art.7-9 Maximale geluidsbelasting binnen de geluidszone. Nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten behoudens uitzonderingen zijn uitgesloten.



## Bijlage 3: Reactie gemeenten

Gemeente	Reactie op de feiten	Antwoord ILT
Lansingerland Email 061212	<p><b><u>Facetbp Geluidszone Rotterdam The Hague Airport, Lansingerland</u></b>  <u>Correcte doorwerking plankaart ke-zone: nee, digitale kaart niet in overeenstemming met die van het bestemmingsplan</u>  Onduidelijk is welke digitale kaart wordt bedoeld en welk bestemmingsplan. Dit dient nader verklaard te worden. Als beoogd is te constateren dat de digitale verbeelding en analoge verbeelding van het facetplan niet gelijk zijn is dat geen juridisch probleem nu bij onderlinge verschillen tussen digitaal en analoog de digitale verbeelding juridisch bindend is.</p>	<p>Ter verduidelijking wordt hier bedoeld, dat de op de digitale verbeelding (<a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a>) genoemde verwijzing naar de regels van het digitale bestemmingsplan onjuist zijn. De verbeelding verwijst uitsluitend naar artikel 2.2. De verwijzing naar de andere artikelen, zoals 2.1 en 2.3 worden gemist.</p>
Lansingerland Email 061212	<p><b><u>Facetbp Geluidszone Rotterdam The Hague Airport, Lansingerland</u></b>  <u>Correcte doorwerking voorschriften BGGL: nee, omdat 'woonwagens' en 'woonboten' niet zijn uitgesloten.</u>  Dit is een onjuiste veronderstelling. In het facetbestemmingsplan is in de begripsomschrijving (artikel1) voor 'geluidsgevoelig object' de volgende omschrijving opgenomen:  <i>Een geluidsgevoelig gebouw, terrein en/of ruimte zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder.</i></p> <p>Een geluidsgevoelig terrein is conform de Wet geluidhinder aangewezen in het Besluit geluidhinder. Als geluidsgevoelig terrein zijn in art. 1.2 van het Besluit geluidhinder aangewezen: woonwagenstandplaatsen en bestemde ligplaatsen voor woonschepen. Er bestaat derhalve geen aanleiding woonwagens en woonschepen in de begripsomschrijving op te nemen nu deze reeds worden gedekt door de term terrein.  Overigens wordt opgemerkt dat binnen de betreffende contour planologisch geen woonwagens of woonschepen zijn gelegen en/of planologisch toegestaan.</p>	<p>Deze constatering is correct en zal in het overzicht van de bevindingen worden verwerkt.  Maar het eindoordeel over een correcte doorwerking blijft ongewijzigd 'nee' . Dat komt, omdat van een correcte doorwerking geen sprake is (zie toelichting hierboven).</p>
Rotterdam Gebeld 2 <sup>e</sup> week 2013	<p>Voor de gemeente was er geen aanleiding voor commentaar.</p>	<p>Voor kennisneming aangenomen.</p>
Schiedam Gebeld 2 <sup>e</sup> week 2013	<p>Voor de gemeente was er geen aanleiding voor commentaar.</p>	<p>Voor kennisneming aangenomen.</p>

## Bijlage 4: Gebruikte begrippen en afkortingen

### Begrippen

- **Andere geluidsgevoelige gebouwen**  
Onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidsgebouwen (art.1 Wet geluidhinder)
- **Andere gezondheidsgebouwen**  
Verzorgingshuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra en poliklinieken.
- **Geluidsisolatie**  
Binnen de 40Ke-contour worden bestaande woningen en andere geluidsgevoelige objecten geïsoleerd. Binnen de Bkl-contouren vindt geen isolatie plaats.
- **Geluidsgevoelig object**  
Woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendplaatsen.
- **Geluidszone**  
Zone als bedoeld in art. 25a Luchtvaartwet, behorende bij de vastgestelde grenswaarden (35 Ke en 47 Bkl).
- **Grenswaarde**  
Wettelijke milieukwaliteitsnorm die in acht genomen moet worden.
- **Grote luchtvaart**  
Gebruik van vliegtuigen met een maximum gewicht van tenminste 6.000 kg, alsmede hefschroefvliegtuigen
- **Kleine luchtvaart**  
Gebruik van vliegtuigen met maximum gewicht van minder dan 6.000 kg

### Afkortingen

BGGL	Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart
BGKL	Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart
Bkl	eenheid van geluidsbelasting door de kleine luchtvaart
Ke	eenheid (Ke=Kosteneenheid) vernoemd naar prof. Kosten) van geluidsbelasting door de grote luchtvaart
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening (voor 2008)
Wro	Wet ruimtelijke ordening (2008)
Amvb	Algemene maatregel van bestuur

