

Notitie vliegtuiglawaai

Regionale Milieudienst

VLIEGTUIGLAWAAI

Rondom luchthavens zijn gebieden aangewezen waarbinnen beperkingen gelden voor nieuwbouw van woningen (Besluit Geluidbelasting grote luchtvaart). Het betreft gebieden waar de omvang van de ernstige geluidhinder zodanig groot is dat nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, ziekenhuizen) ongewenst wordt geacht. De exacte ligging van deze gebieden is vastgesteld op basis van een ruimtelijke berekening van de verwachte, ernstige geluidhinder door het (toekomstige) vliegverkeer uitgedrukt in de maat Kosteneenheid (Ke). Het betreft het gebied waar de berekende geluidbelasting hoger is dan 35 Ke. Via de Wet ruimtelijke ordening is vervolgens geregeld dat omliggende gemeenten de '35 Ke zone' opnemen in het bestemmingsplan en oormerken als een gebied waar niet gebouwd mag worden.

In de Luchtvaartwet en de daaraan gekoppelde besluiten ("Besluit Geluidbelasting grote luchtvaart" en het "Besluit Geluidbelasting kleine luchtvaart") staan de regels voor de geluidbelasting die veroorzaakt wordt bij luchtvaartterreinen. Ook hier wordt gewerkt met een geluidzoneringsystematiek. De Luchtvaartwet regelt de vaststelling van grenswaarden voor luchtvaartterreinen. Voor ieder bestaand burgerluchtvaartterrein en voor de meeste militaire vliegvelden is een geluidzone vastgesteld. Deze laatste zijn opgenomen in het Structuurschema Militaire Terreinen.

De Luchtvaartwet heeft een bijzondere verbinding met de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Bij de vaststelling van een luchtvaartterrein geeft de minister aanwijzingen op basis van artikel 4.4 Wro. Hierdoor werken de vastgestelde geluidsbelastingwaarden direct door in bestemmingsplannen. Gemeenten kunnen niet afwijken van deze grenswaarden en zelf hogere waarden vaststellen (wat op basis van de Wgh voor (spoor)weglawaai en industrielawaai wel mogelijk is).

Start- en landingsplaatsen voor helikopters (de zogenaamde helihavens) vallen niet in alle gevallen onder de hierboven genoemde wettelijke kaders voor luchtvaartterreinen. In het kader van een bestemmingsplan moet de geluidbelasting van een dergelijke helihaven beoordeeld worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

GELUIDZONES

In Nederland kennen we drie soorten "geluidzones" rond vliegvelden, te weten L_{den} , Ke- en BKL-zones.

Lden

Het wettelijk kader voor de geluidbelasting rond Schiphol wordt gevormd door de Wet luchtvaart en twee daarop gebaseerde luchthavenbesluiten, te weten het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Kort samengevat geeft de wet aan wat moet worden geregeld en staat in beide besluiten hoe dat is geregeld. De grenswaarden in het LVB vormen de "plandrempel", zoals bedoeld in de Regeling omgevingslawaai luchtvaart. Ze bestaan uit een grenswaarde voor het Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) en grenswaarden in zogenoemde "handhavingspunten". Voor Lden zijn 35 handhavingspunten rond Schiphol bepaald, in elk punt geldt een grenswaarde voor de geluidbelasting Lden.

Ke-zones

De Kosten-eenheid, afgekort als Ke wordt vastgesteld rond vliegvelden die worden gebruikt door vliegtuigen zwaarder dan 6000 kilogram, dus primair rond de vliegvelden voor de grote civiele luchtvaart (met uitzondering van Schiphol) en rond de militaire vliegvelden.

De normstelling is op grond van de Luchtvaartwet vastgelegd in de AMvB "Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart" (BGGL). Het effect waarop de Ke zich richt is "hinder". Het percentage van de bevolking dat ernstige hinder ondervindt is Ke-10: de grenswaarde is 35 Ke, waarbij circa 25% (35-10) van de bevolking ernstige hinder ondervindt.

Binnen de 35 Ke-zone mag geen nieuwbouw van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen plaatsvinden. Op deze regel zijn in het BGGL gespecificeerde uitzonderingen opgenomen, maar dient te worden geïsoleerd tegen vliegtuiglawaai.

De geluidgevoelige vertrekken van alle bestaande woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de 40 Ke-contour behorend bij de zone dienen te worden geïsoleerd. Liggen deze objecten tussen de zonegrens (35 Ke) en 40 Ke, dan geldt geen isolatie-eis. Bij 40 Ke bedraagt de te bereiken geluidwering 30 dB(A), bij 50 Ke is dit 35 dB(A), bij 55 Ke en hoger is de waarde 40 dB(A). Bij een geluidsbelasting hoger dan 65 Ke dient de woning - op termijn - aan de woonbestemming te worden onttrokken.

BKL-zones

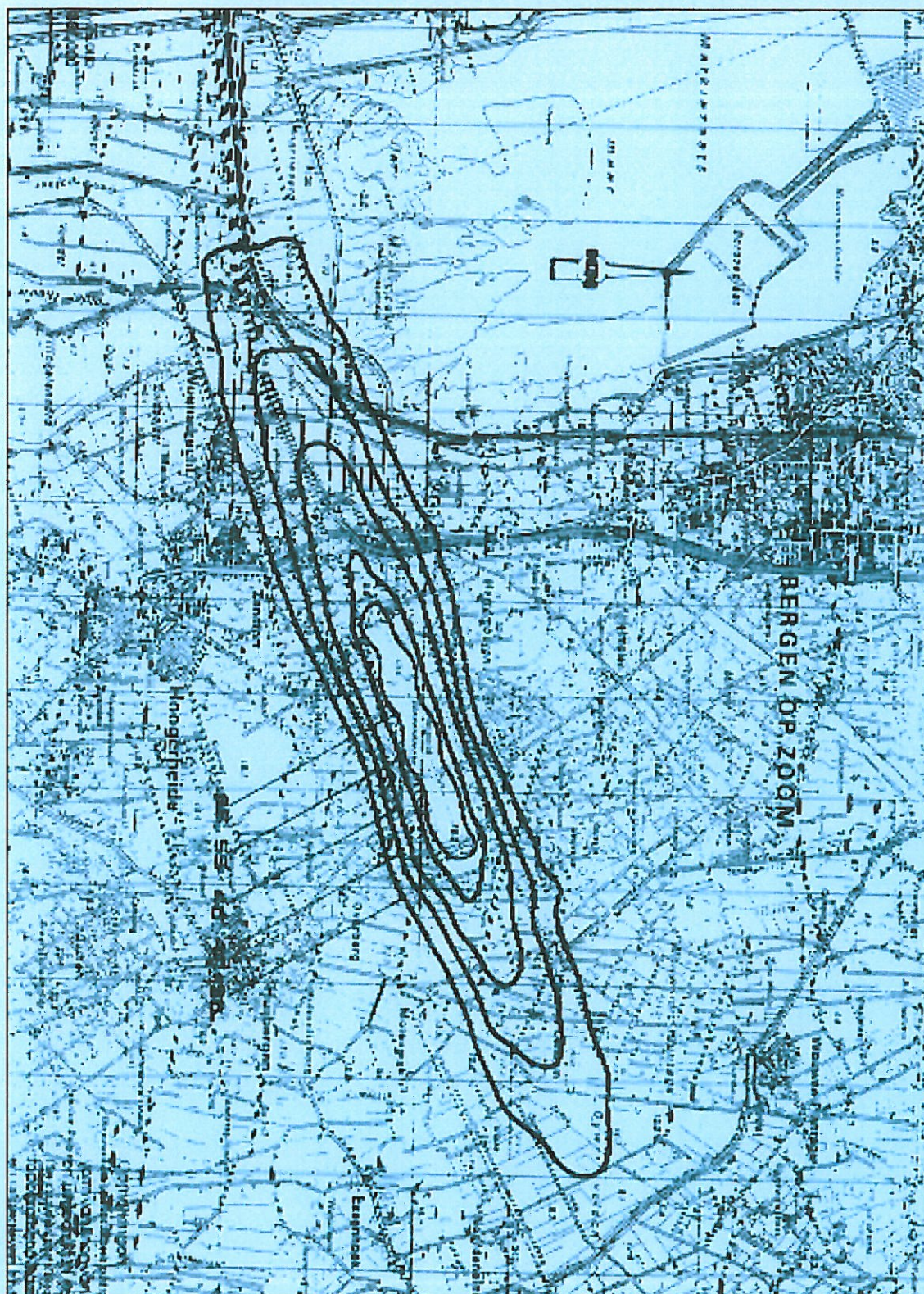
BKL-zones worden vastgesteld rond vliegvelden die worden gebruikt door de "kleine luchtvaart", dat wil zeggen vliegtuigen met een maximum startgewicht tussen 390 en 6000 kilogram.

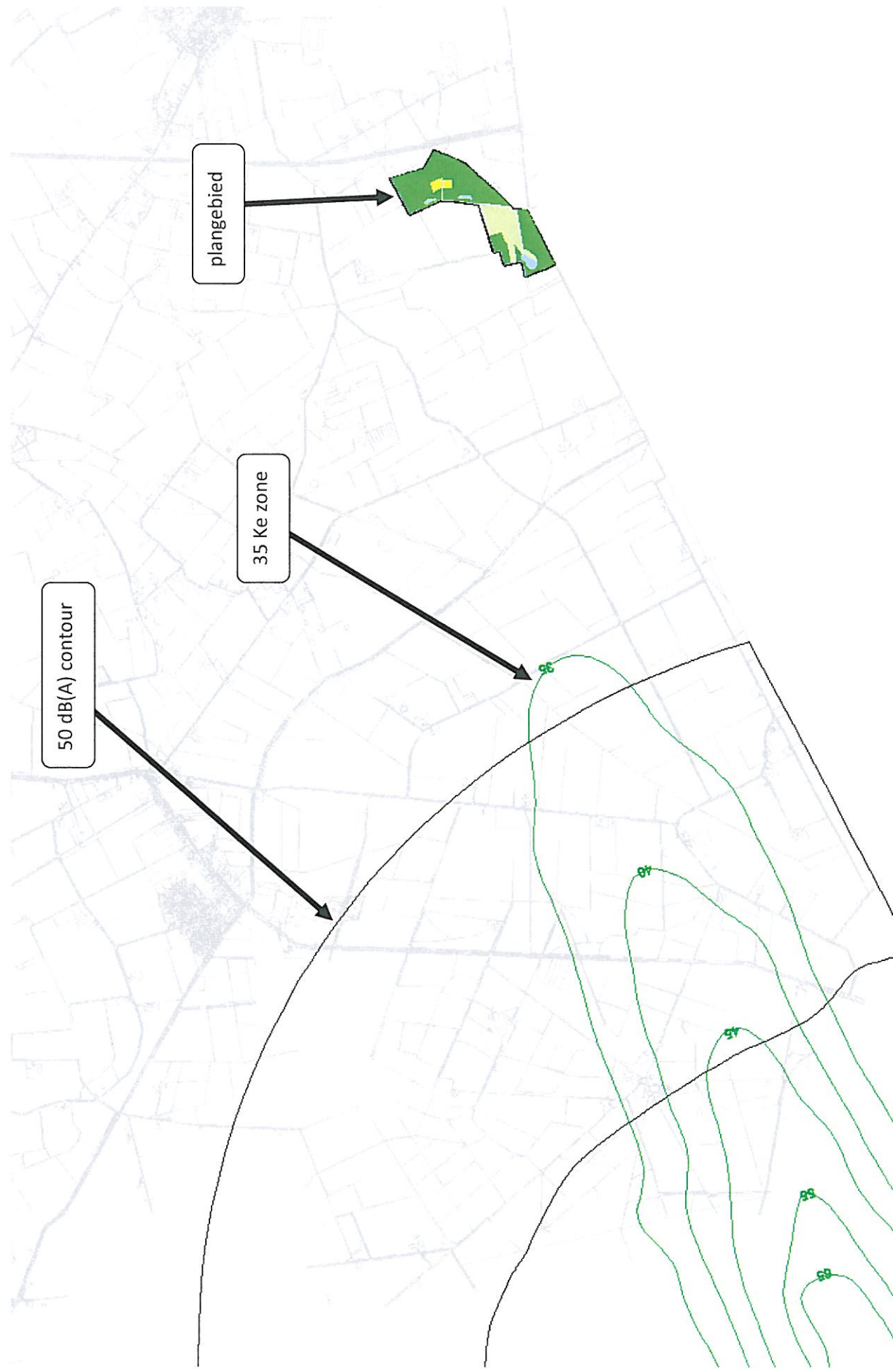
De normstelling is vastgelegd in de AMvB. "Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart" (BGKL). De grenswaarde is 47 BKL, waarbij circa 10-15% van de bevolking hinder ondervindt, waarvan ongeveer 0-5% ernstige hinder.

Binnen de zone mag geen nieuwbouw van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen plaatsvinden. Op deze regel zijn in het BGKL gespecificeerde uitzonderingen opgenomen. Binnen de BKL-zone wordt geen geluidsisolatie aangebracht.

Overigens kan een vliegveld zowel een BKL-zone hebben als een Ke-zone. Over het algemeen is op dergelijke vliegvelden de Ke-zone maatgevend.

Regionale Milieudienst / maart 2011.





De 50 dB(A) contour is van rechtswwege vastgesteld. De afstand van deze contour tot de grens van het plangebied bedraagt ca. 2.750 m.
De afstand van de 35 Ke zone tot de grens van het plangebied bedraagt ca. 2.500 m.