

Risicoanalyse vliegveld Lelystad.

Kenmerk : ET-8305
Datum : 28 mei 2019

Opdrachtgever:
Stichting Laagvliegen NEE
Om de Landskroon 3
7722 VG Dalfsen

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

Inhoudsopgave

1. **Aanleiding tot het advies..... 3**
2. **Van toepassing zijnde recht..... 3**
3. **Overwegingen van de adviseur..... 4**
 - 3.1. Ten aanzien van de hoofdzaak..... 4
 - 3.2. Uitgangspunten bepaling schade..... 5
 - 3.2.1. Normaal maatschappelijk risico..... 8
4. **Conclusie.....8**

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

1. Aanleiding tot het advies.

In opdracht van de Stichting Laagvliegen NEE te Dalfsen is verzocht een globale schatting te geven van de vermogensschade als gevolg van het Luchthavenbesluit Lelystad d.d. 12 maart 2015. Het besluit heeft onder andere tot gevolg dat sprake is van een laagvliegroute boven het noordelijk gebied van de Veluwe. Het gaat hierbij om een indicatie, omdat niet zoals te doen gebruikelijk per object een schatting wordt gegeven maar per (deelgebied) postcodegebied. Er vindt geen inschatting plaats van inkomensschade. Ook wordt niet ingegaan op de vergoedbaarheid van de schade, omdat gevraagd is de maatschappelijke schade in kaart te brengen. Verder zijn er geen gegevens bekend over de toename van de luchtverontreiniging, zodat deze potentiële schadefactor eveneens buiten beschouwing is gelaten. De schade is aangegeven in een percentage van de woning per deelgebied.

De opdracht is schriftelijk en mondeling toegelicht door de heren J. van der Weerd, K. Baumann en L. Adegeest.

De adviseurs die het advies uitbrengen zijn mr. E. Wiarda deskundige omgevingsrecht en schadevergoeding bij rechtmatige overheidsdaad en mr. T.A.P. Langhout RT, onafhankelijk planschade- en onteigeningsdeskundige, planschade- en onteigeningstaxateur, ingeschreven in het Register Deskundigen Onteigening en Bestuursrechtelijke Schadevergoeding (DOBS), rentmeester, Register-Taxateur RT en partner bij Langhout & Wiarda bestuurschade- en omgevingsrecht deskundigen te Oranjewoud.

Het correspondentieadres is: Adviesgroep Langhout & Wiarda juristen, Heidelaan 15-B, 8453 XG Oranjewoud.

Telefoonnummer : 0513 - 650665
Telefaxnummer : 0513 - 629255
E-mailadres : tapl@langhoutwiarda.nl
Website: : www.langhoutwiarda.nl

De adviseur aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid jegens opdrachtgever of derden met betrekking tot deze analyse. Door Langhout & Wiarda worden algemene voorwaarden gehanteerd waaronder de dienstverlening plaatsvindt. Deze algemene voorwaarden treft u aan op onze website. U kunt de algemene voorwaarden daar raadplegen. Op uw verzoek worden de algemene voorwaarden graag kosteloos toegezonden.

2. Van toepassing zijnde recht.

In verband met het feit dat het in casu gaat om een risicoanalyse komen procedurele aspecten in deze advisering niet aan de orde. Het van toepassing zijnde recht is de Wet luchtvaart van 18 juni 1992.

In artikel 8:31 is met betrekking tot schade het volgende bepaald:

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van het luchthavenindelingbesluit of het luchthavenverkeerbesluit schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent Onze Minister van Infrastructuur en Milieu hem op aanvraag een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

2. Een aanvraag om schadevergoeding wordt ingediend binnen vijf jaar nadat de desbetreffende bepaling van het luchthavenindelingbesluit of het luchthavenverkeersbesluit of het desbetreffende besluit op grond van een van genoemde besluiten onherroepelijk is geworden. Van de aanvrager heft Onze Minister van Infrastructuur en Milieu een recht ten bedrage van € 300. De aanvrager wordt gewezen op de verschuldigdheid van het recht en wordt medegedeeld dat het verschuldigde bedrag binnen vier weken na de dag van verzending van de mededeling op de door Onze Minister van Infrastructuur en Milieu aangegeven rekening moet zijn bijgeschreven. Indien het bedrag niet binnen deze termijn is bijgeschreven, wordt de aanvrager niet ontvankelijk verklaard, tenzij redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de aanvrager in verzuim is geweest. Indien op de aanvraag geheel of gedeeltelijk positief wordt beslist, stort Onze Minister van Infrastructuur en Milieu het betaalde recht terug.

3. Afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening blijft buiten toepassing voor zover de belanghebbende met betrekking tot de schade een beroep doet of kan doen op een schadevergoeding als bedoeld in het eerste lid.

Van belang is nog afdeling 8.4 waarin regels zijn opgenomen met betrekking tot luchthavens van nationale betekenis. Op grond hiervan moet bij algemene maatregel van bestuur een Luchthavenbesluit worden vastgesteld. Van belang is het Luchthavenbesluit Lelystad van 12 maart 2015. Op een luchthavenbesluit is volgens artikel 8.74 ook artikel 8.31 van toepassing.

Op aanvragen om schadevergoeding is de Beleidsregel nadeelcompensatie infrastructuur en waterstaat 2019 van toepassing. In deze beleidsregel zijn ook bepalingen ten aanzien van het normaal maatschappelijk risico opgenomen.

3. Overwegingen van de adviseur.

3.1. Ten aanzien van de hoofdzaak.

Allereerst zal ik nagaan of sprake is van een verslechtering als gevolg van het Luchthavenbesluit ten opzichte van de huidige situatie.

a. Huidige situatie.

Op grond van de huidige situatie zijn er maximaal 29.900 vliegtuigbewegingen toegestaan, waarvan 23.000 helikopterbewegingen. Er is geen laagvliegroute over het noordelijk gebied van de Veluwe.

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

b. De toekomstige situatie.

Het luchthavenbesluit gaat uit van een startbaan met een operationele lengte van 2400 meter en een landingsbaan met een operationele lengte van 2100 meter. De totale lengte bedraagt 2700 meter. De luchthaven wordt dan geschikt voor vliegverkeer met 'narrow body' vliegtuigen, zoals de Boeing 737 en de Airbus A320. De uitbreiding van de landingsbanen is planologisch mogelijk geworden door de vaststelling van het bestemmingsplan 'Lelystad-Uitbreiding luchthaven' dat op 12 januari 2016 is vastgesteld en dat bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 18 januari 2017.

Uit de bij het besluit behorende stukken leid ik af dat er maximaal 45.000 vliegbewegingen worden toegestaan. Dit aantal is niet vermeld in het besluit. Op grond van het aantal bewegingen is de maximale geluidruimte berekend. Deze geluidruimte is opgenomen in het besluit.

Tevens is van belang dat van het besluit ook de aansluitroute B+-routeset deel uitmaakt. Er is sprake van een laagvliegroute over het noordelijk deel van de Veluwe, waarbij op een hoogte van 1800 meter wordt gevlogen. Van belang is tevens, dat vooral vliegbewegingen plaatsvinden in de periode tussen 6.00 tot 8.00 uur (15%) en tussen 18.00 uur en 23.00 uur (45% van het totaal aantal vluchten).

c. Vergelijking.

Voor de beoordeling van een aanvraag om schadevergoeding dient te worden bezien of sprake is van een zodanige wijziging waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Het is aannemelijk dat de laagvliegroutes zullen leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast. Van belang is het om te weten van welk geluidniveau in de 'oude' situatie moet worden uitgegaan. Er kan geen vergelijking worden gemaakt tussen twee elkaar opvolgende besluiten op grond van de Wet luchtvaart.

Uitgangspunt is dat een vergelijk wordt gemaakt tussen de huidige situatie en die waarbij sprake is van een laagvliegroute.

De toename van de geluidbelasting binnen de onderscheiden deelgebieden is ontleend aan een rapportage van dBvision d.d. 7 mei 2019, met als kenmerk SAT001-01-003jk.

Schade.

3.2. Uitgangspunten bepaling schade.

Algemeen mag worden aangenomen dat eerst een toename van 3 dB een voor het menselijk oor waarneembare toename is. Uit een uitspraak van de Rechtbank Gelderland van 2 februari 2018, [ECLI:NL:RBGEL:2018:467](#), blijkt dat eerst bij een verschil van tenminste 5 dB sprake is van een duidelijk waarneembaar verschil. Daarom is volgens deze uitspraak bij een drempelwaarde van 5 dB sprake van gevolgen van

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

enige betekenis en is dat een juiste drempel voor het beoordelen van het planologisch nadeel ten aanzien van geluidstoename. De rechtbank nam hierbij het advies van de StAB (Stichting Advisering Bestuursrechtspraak) over. De StAB is een stichting die op verzoek van bestuursrechters (de Afdeling bestuursrechtspraak en de sector bestuursrecht van de rechtbanken) verslag uitbrengt over (rechts)vragen.

Verder blijkt uit een uitspraak van 23 januari 2012 van de Rechtbank Haarlem (ECLI:NL:RBHAA:2012:BV26555), dat een toename van 1 Kosteneenheid (Ke) leidt tot een waardevermindering van 1%. Omgerekend is 1 Ke 1,6 dB.

Deze jurisprudentie kan naar onze mening in de onderhavige casus in beginsel analoog worden toegepast.

Omvang schade.

Door dBVision is onderzocht in welke gebieden als gevolg van het in gebruik nemen van de laagvliegroutes de geluidsbelasting zal toenemen. Ik verwijs voor de wijze waarop het onderzoek is ingericht naar de rapportage(s) 'MEMO - Cumulatief geluid Lelystad Airport van dBVision' van 7 mei 2019.

De toename is voor de onderscheiden deelgebieden als volgt opgezet. De schade is bepaald per provincie. Per provincie is de toename van de geluidsbelasting ingedeeld in categorieën. De categorie waarin sprake is van een toename van 1 tot 3 dB is in de beoordeling niet betrokken omdat een gemiddelde toename van 3 dB een voor het menselijk oor niet waarneembare toename is. Een redelijk denkend en handelend koper zal dientengevolge zijn koopbereidheid en zijn biedprijs niet neerwaarts zal bijstellen. Hetzelfde geldt in beginsel voor een toename van 5dB. Ik ben echter de mening toegedaan, dat nu de toename een gemiddelde toename betreft waarin, piekgeluiden niet zijn meegenomen, alsmede daarbij in aanmerking genomen de verdeling van de vluchten gedurende een etmaal, met een hoge frequenties in de ochtend- en avonduren, dat een redelijk denkend en handelend koper zijn koopbereidheid en zijn biedprijs als gevolg van de toename van geluid in de categorie waarin de toename tussen de 3 en 6 dB bedraagt, neerwaarts zal bijstellen.

De volledige categorie indeling is als volgt. Categorie 1. De toename bedraagt 3 tot 6 dB. Categorie 2. De toename bedraagt 6 tot 9 dB. Categorie 3. De toename bedraagt 9 tot 12 dB. Categorie 4. De toename bedraagt meer dan 12 dB.

Gelderland:

Toename 3-6 db. Het betreft 2582 adressen.
Toename 6-9 dB: Het betreft 909 adressen.
Toename 9-12 dB: Het betreft 387 adressen.
Toename > 12 dB: Het betreft 147 adressen.

Flevoland:

Toename 3-6 db. Het betreft 1054 adressen.
Toename 6-9 dB: Het betreft 485 adressen.
Toename 9-12 dB: Het betreft 385 adressen.
Toename > 12 dB: Het betreft 710 adressen.

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

Overijssel:

Toename 3-6 dB: Het betreft 1286 adressen.
Toename 6-9 dB: Het betreft 671 adressen.
Toename 9-12 dB: Het betreft 382 adressen.
Toename > 12 dB: Het betreft 66 adressen.

Het gemiddelde schadepercentage in categorie 1 bedraagt 3. Het gemiddelde schadepercentage in categorie 2 bedraagt 5. Het gemiddelde schadepercentage in categorie 3 bedraagt 7. Het gemiddelde schadepercentage in categorie 4 bedraagt 10.

De gemiddelde woningwaarde in de provincie Gelderland bedraagt ten tijde van het opstellen van dit advies circa € 285.000,--
De gemiddelde woningwaarde in de provincie Flevoland bedraagt ten tijde van het opstellen van dit advies circa € 255.000,--
De gemiddelde woningwaarde in de provincie Overijssel bedraagt ten tijde van het opstellen van dit advies circa € 250.000,--
Bron: NVM.

In Gelderland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 285.000 de totale schade in categorie 1 € 22.076.100
In Gelderland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 285.000 de totale schade in categorie 2 € 12.953.250
In Gelderland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 285.000 de totale schade in categorie 3 € 7.720.650
In Gelderland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 285.000 de totale schade in categorie 4 € 4.189.500

De totale schade voor Gelderland wordt geraamd op € 46.939.500

In Flevoland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 255.000 de totale schade in categorie 1 € 8.063.100
In Flevoland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 255.000 de totale schade in categorie 2 € 6.183.750
In Flevoland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 255.000 de totale schade in categorie 3 € 6.872.250
In Flevoland bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 255.000 de totale schade in categorie 4 € 18.105.000

De totale schade voor Flevoland wordt geraamd op € 24.977.250

In Overijssel bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 250.000 de totale schade in categorie 1 € 9.645.000
In Overijssel bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 250.000 de totale schade in categorie 2 € 8.387.500
In Overijssel bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 250.000 de totale schade in categorie 3 € 6.685.000
In Overijssel bedraagt uitgaande van een gemiddelde per woning van € 250.000 de totale schade in categorie 4 € 1.650.000

De totale schade voor Overijssel wordt geraamd op € 26.367.500

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

Voor de individuele zakelijk rechthebbende van een woning geldt dat hij of zij het hierboven in de betreffende categorie aangegeven percentage van de waardedaling kan toepassen op de in het kader van de Wet onroerende zaken vastgestelde waarde per waardepeildatum 1 januari 2018, nadat hij deze waarde heeft verhoogd met voor Overijssel en Gelderland 10% en Flevoland 13%. Dit is de gemiddelde waardestijging in de deelgebieden vanaf 1 januari 2018 tot de datum van het opstellen van deze schade-analyse. Hiervoor is vereist dat het excelbestand met de naam POSTCODE-DELTADB.xlsx door de individuele rechthebbende kan worden benaderd.

Bron waardeontwikkeling:

<https://www.berekenhet.nl/wonen-en-hypotheek/woning-waarde-huizenprijzen.html>

3.2.1. Normaal maatschappelijk risico.

Op aanvragen om schadevergoeding op grond van de Wet luchtvaart is de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 van toepassing (hierna verder te noemen Beleidsregel). Op grond van artikel 3, eerste lid, komt binnen het normaal maatschappelijk risico vallende schade niet voor vergoeding in aanmerking.

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 19 februari 2014, ECLI:NL:2014:572, inzake de wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol in 2004 overwoog de Afdeling, dat een drempel van 5% in casu redelijk werd geacht. Daarbij speelde een rol dat de woningen van aanvragers in de oude situatie al binnen de invloedssfeer van Schiphol lagen. In casu ligt het desbetreffende gebied niet binnen de invloedssfeer van Lelystad Airport, Schiphol of een ander vliegveld. De laagvliegroute lag niet in de lijn der verwachtingen. De Afdeling acht toepassing van een minimum forfait van 2% conform het bepaalde in artikel 6.2, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening gerechtvaardigd.

De vergoedbaarheid van schade wordt evenwel buiten beschouwing gelaten, omdat gevraagd is de maatschappelijke schade in kaart te brengen op basis van de verwachte geluidstoename.

4. Conclusie.

Als gevolg van het Luchthavenbesluit Lelystad d.d. 12 maart 2015 zal een schade optreden van in totaal circa € 98.284.250 als volgt onderverdeeld:

De totale schade voor Gelderland wordt geraamd op € 46.939.500

De totale schade voor Flevoland wordt geraamd op € 24.977.250

De totale schade voor Overijssel wordt geraamd op € 26.367.500

Op de vergoedbaarheid van de schade ben ik niet ingegaan, omdat door opdrachtgever is verzocht de maatschappelijke schade voor eigenaren van woningen in kaart te brengen.

Kenmerk: ET-8305
Datum: 28 mei 2019

Oranjewoud, 28 mei 2019



Mr. T.A.P. Langhout RT



mr. E. Wiarda