



**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,
houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Hoogeveen
alsmede vaststelling van de geluidszones.**

**Aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet
juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening
inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Hoogeveen**

**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,
houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Hoogeveen
alsmede vaststelling van de geluidszones.**

**Aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet
juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening
inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Hoogeveen**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

3 mei 1996

Nummer

DGRLD/VI/L 96.002946

Onderwerp

Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Hoogeveen alsmede vaststelling van de geluidszone.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354), houdende wijziging van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47), zoals gewijzigd bij wet van 7 juli 1994 (Stb. 1994, 601) en artikel 27 alsmede de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie van 2 februari 1993;

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 14 december 1993;

BESLUIT:

Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Hoogeveen, gelegen in de gemeente Hoogeveen in de provincie Drenthe, ten behoeve van de Stichting Vliegveld Hoogeveen, hierna te noemen exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Hoogeveen behoren de percelen en perceelsgedeelten die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in bijlage A, behorende bij dit besluit.
3. De percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet aangegeven op de lijst bij bijlage A, behorende bij dit besluit.

Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal burgerluchtverkeer en het burgerluchtverkeer van en naar de landen die partij zijn bij het Akkoord van Schengen.
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de uniforme daglichtperiode onder de terplaatse geldende zichtweersomstandigheden.

Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, lokalen ter beschikking indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswegen uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer.



2. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van elektronische en meteorologische hulpmiddelen en de daarbij behorende werken ten dienste van het luchtverkeer, indien zulks van rijkswege noodzakelijk wordt geoordeeld.
3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtreizigers en goederen, onverminderd het recht op vergoeding van kosten.

Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vierde lid.
2. In het landingsterrein is gelegen een onverharde baan in de geografische richting 094° - 274°, met een lengte van 1.080 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit.
3. De bij de in het vorige lid bedoelde baan behorende aan- en uitvliegroutes, zoals deze voor de berekening van de geluidszone, bedoeld in artikel 6, zijn gehanteerd, zijn aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.
4. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Hoogeveen, en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens zijn opgenomen bij bijlage B, behorende bij dit besluit.

Artikel 5

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6 bedoelde geluidszone, niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de in artikel 6 bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in artikel 6, tweede lid, bedoelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszone, dan wel het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, te voorkomen.
3. Maatregelen als bedoeld in het tweede lid worden genomen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan, met inachtneming van het gestelde in artikel 30b, vijfde en zesde lid, van de Luchtvaartwet.
4. Van een dreigende overschrijding, als bedoeld in het tweede lid is sprake, indien de geluidsbelasting behorende bij het feitelijk gebruik in een periode van zes maanden of langer vanaf de ingangsdatum van het geldende gebruiksplan, gevoegd bij de volgens het gebruiksplan voorziene geluidsbelasting in het resterende deel van de lopende gebruiksplan periode, de geluidszone als bedoeld in artikel 6 overschrijdt.
5. De gezagvoerder dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een vliegtuig, gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken, met inachtneming van de in het tweede en derde lid bedoelde maatregelen en het gestelde in artikel 7.

Artikel 6

1. De 50 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage D, behorende bij dit besluit.
2. De exploitant staat maximaal 400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per jaar toe.



Artikel 7

1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de geluidszone en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant binnen zes maanden voor de afloop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in het betreffende halfjaar is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig en de aard en het tijdstip van de vlucht.
2. Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 januari van enig jaar tot 1 januari van het daarop volgende jaar.

Artikel 8

De beschikking van 19 mei 1976 wordt ingetrokken.

Artikel 9

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin de mededeling van het besluit wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 3 mei 1996

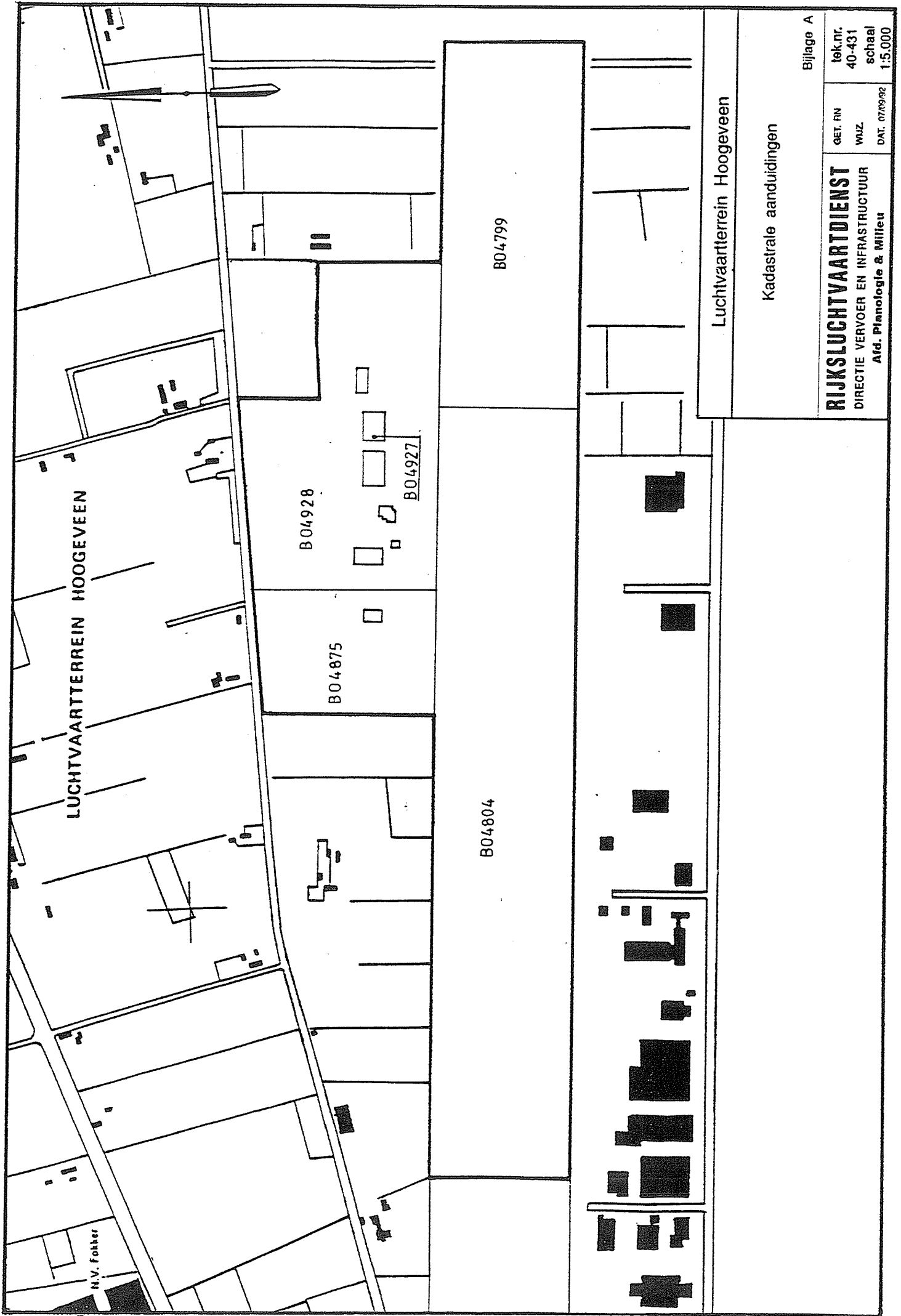
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Bijlage A: Kaart en lijst met kadastrale aanduidingen van het luchtvaartterrein Hoogeveen.
(tek.nr. 40-431)

Bijlage B: Kaart van het luchtvaartterrein Hoogeveen en een beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens. (tek.nr. 40-427)

Bijlage C: Kaart met de aan- en uitvliegroutes. (tek.nrs 40-428, 429 en 430)

Bijlage D: Kaart met de geluidszone. (tek.nr. 40-433)



LUCHTVAARTTERREIN HOOGVEEEN

N.V. Fokker

B04928

B04875

B04927

B04804

B04799

Luchтваarterrein Hoogeveen

Kadastrale aanduidingen

Bijlage A

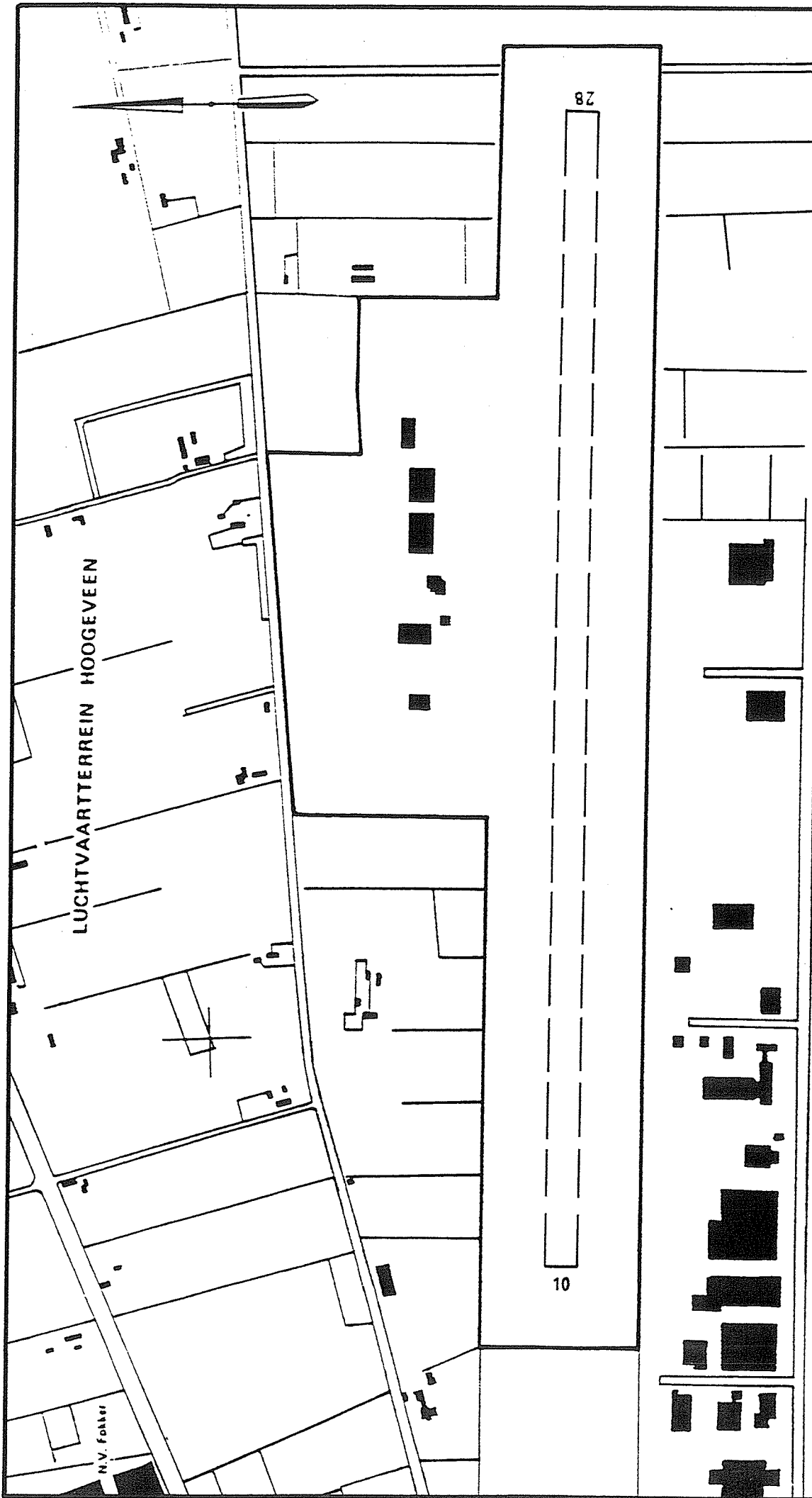
RIJKSLUCHTVAARTDIENST
 DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
 Afd. Planologie & Milieu

tek.nr.
40-431
schaal
1:5.000

GET. RN
WJZ
DAT. 07/09/92

**Lijst met kadastrale aanduidingen**

sectie kad. nr.	grootte			eigenaar	persoonlijk/zakelijk gerechtigde
	ha	a	ca		
B04799	5	81	90	gemeente Hoogeveen	erfpacht Stichting Vliegveld Hoogeveen, Plesmanstraat 2, Hoogeveen
B04804	12	92	10	gemeente Hoogeveen	erfpacht Stichting Vliegveld Hoogeveen, Plesmanstraat 2, Hoogeveen
B04927		7	1	gemeente Hoogeveen	erfpacht met erfpacht Stichting Vliegveld Hoogeveen Plesmanstraat 2, Hoogeveen erfpacht op erfpacht D. Ruiter, Witbol 18, Hoogeveen
B04928	5	78	33	gemeente Hoogeveen	erfpacht Stichting Vliegveld Hoogeveen, Plesmanstraat 2, Hoogeveen.



Luchtvaartterrein Hoogeveen	
Luchtvaartterrein met aanwijzingsgrens	
Bijlage B	
tek.nr. 40-427	GET. RN WJZ
schaal 1:5.000	DAT. 07/09/92
RIJKSLUCHTVAARTDIENST DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR Afd. Planologie & Milieu	



Beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onderdeel d, onder 2 en 3, van de Luchtvaartwet.

Het luchtverkeer dat thans op het luchtvaartterrein Hoogeveen plaatsvindt wordt met name ingevuld vanuit de zakenluchtvaart, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart, en vanuit de recreatieve luchtvaart.

De toenemende internationalisering binnen Europa en het wegvallen van de (binnen)grenzen in de EU geven aan dat groei van de zakenluchtvaart zal plaatsvinden. Daarbij is de mate waarin van groei sprake zal zijn mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

De autonome groei van de recreatieve luchtvaart is vooral mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 33.874 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving in het jaar 2000.

Bij de berekening zijn vier categorieën vliegtuigen onderscheiden. De voor deze categorieën representatieve vliegtuigtypen zijn de Cessna 150 M, de Cessna 172 M, de Cessna 182 P en de Cessna 310 R. Wat betreft het baangebruik is uitgegaan van 35% voor de baan gebruikt in de geografische richting 094° en 65% voor de baan gebruikt in de geografische richting 274°. De geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage D.

Het luchtvaartterrein Hoogeveen wordt eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door hefschroefvliegtuigen worden gebruikt. In de aanwijzing van het luchtvaartterrein Hoogeveen is een aantal van 400 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen als maximum toelaatbaar aantal bewegingen vastgelegd.

Luchtvaartterrein Hoogeveen

Uitvliegroutes baan 10-28

Blad 2 Bijlage C

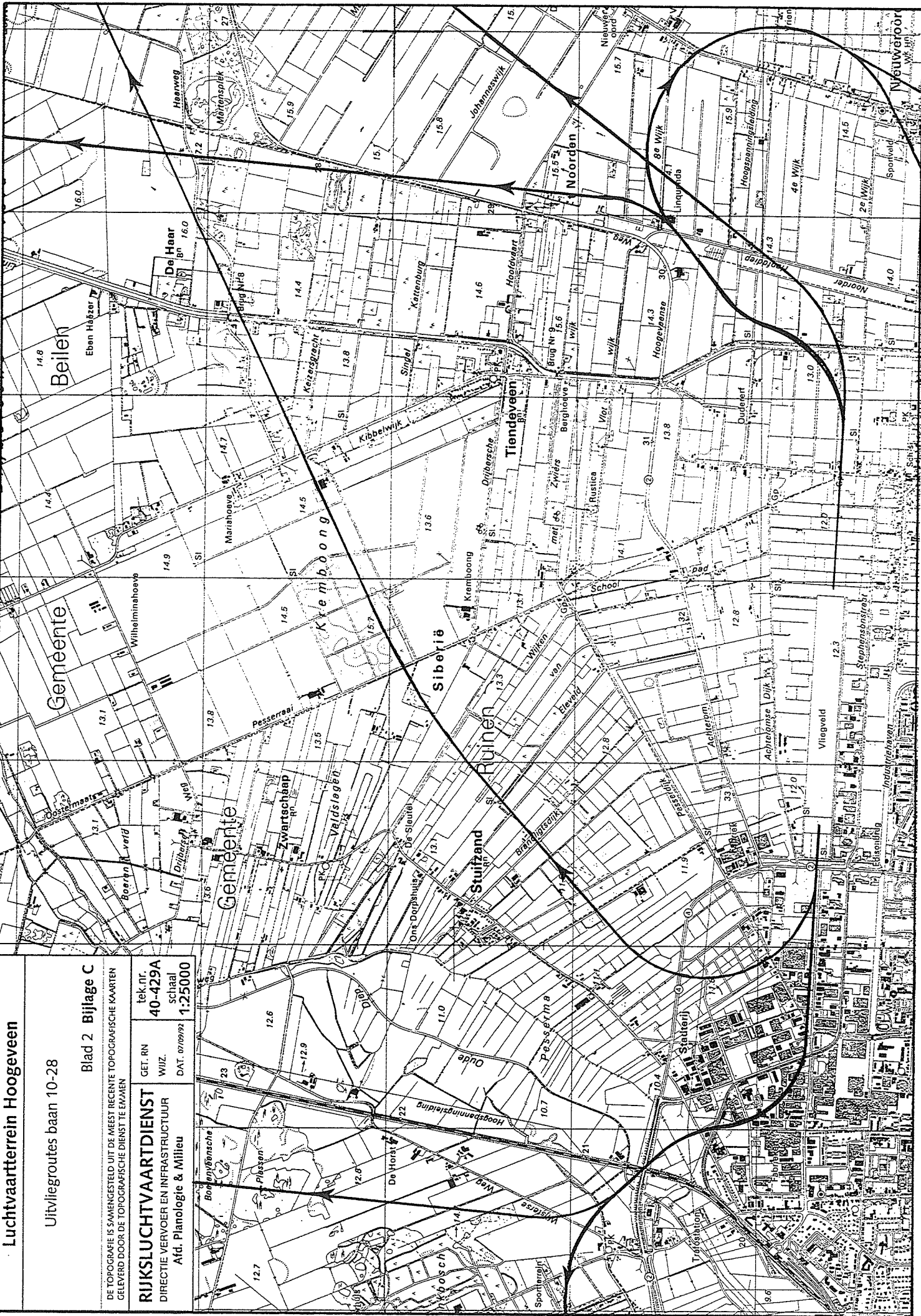
DE TOPOGRAFIE IS SVAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN

RIJKSLUCHTVAARTDIENST

DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR

Afd. Planologie & Milieu

GET. RN	tek. nr.
WIJZ.	40-429A
DAT. 07/09/92	schaal
	1:25000



Luchtvaartterrein Hoogeveen

normale, para - en zweefsleepcircuiten baan 10-28

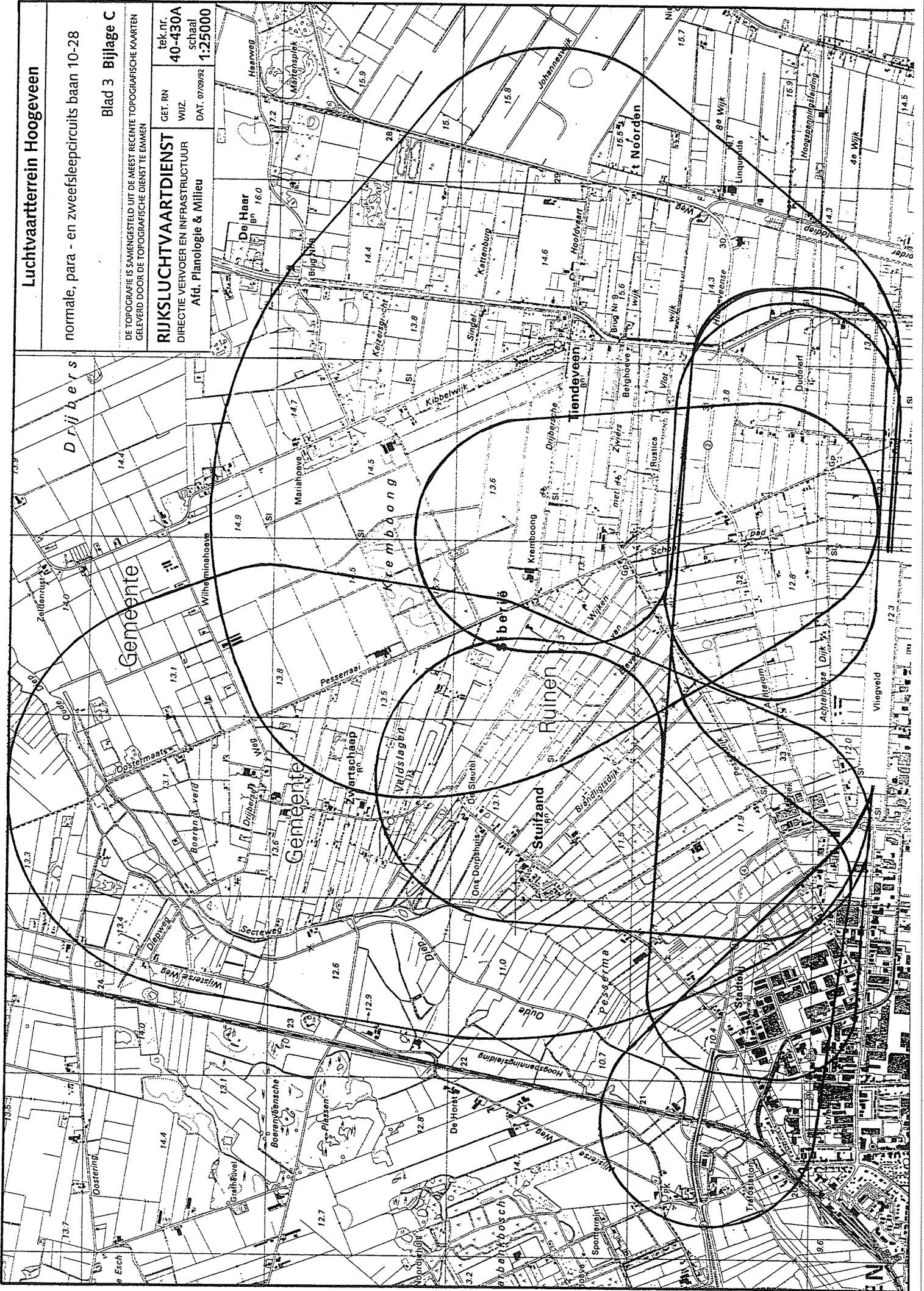
Blad 3 Bijlage C

DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. Planologie & Milieu

tek.nr.
40-430A
schaal
1:25000

GET. RN
WIJZ.
DAT. 07/09/92





Toelichting

Op grond van artikel VII, eerste en tweede lid, van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354) juncto artikel 25a van de Luchtvaartwet dient rond het luchtvaartterrein een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Dat een geluidszone rond bestaande luchtvaartterreinen dient te worden vastgesteld staat vermeld in de overgangsbepaling artikel VII van de Luchtvaartwet.

In het eerste lid van artikel 25 is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22). Tenslotte dienen op grond van artikel 25g van de Luchtvaartwet regels te worden vastgesteld omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart", d.d. 21 september 1990.

Naast vaststelling van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Hoogeveen wordt tevens de grens van het aangewezen luchtvaartterrein gewijzigd. Hiertoe is een wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 27 van de Luchtvaartwet opgesteld. De procedure zoals gegeven in de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet is hiertoe doorlopen. De beschikking van 19 mei 1976, nr. LT/L 22373, houdende aanwijzing van het luchtvaartterrein Hoogeveen wordt bij dit besluit ingetrokken.

Bij beschikking van 2 april 1974, nr. LT/L 22043, en van 20 februari 1984, nr. LT/L 20782 is aan de exploitant van het luchtvaartterrein Hoogeveen ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 14 van de Luchtvaartwet voor het hebben van een hangar op een terreingedeelte grenzend aan het aangewezen luchtvaartterrein en in de laatste ontheffing om een aangegeven gebied te gebruiken als gebouwenterrain. Het terreingedeelte zoals aangegeven in de beschikking van 2 april 1974, nr. LT/L 22043 had overigens sedert 1985 geen luchtvaartbestemming meer.

De wijziging van de grens van het luchtvaartterrein geschiedt ten behoeve van het opnemen in de aanwijzing van de voornoemde gebieden.

Tegelijk met het nemen van het onderhavige besluit worden bedoelde ontheffingen ingetrokken door middel van een besluit van de Directeur-Generaal Rijksluchtvaartdienst.

Deze ambtshalve aanwijzing heeft de procedure van de Luchtvaartwet doorlopen. Dit besluit is tevens aangepast aan de gewijzigde Luchtvaartwet (Stb. 1994, 601) en de Algemene wet bestuursrecht.

Ten aanzien van de doorlopen procedure volgens de Luchtvaartwet heeft op 26 juni 1992 bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet plaatsgevonden met Gedeputeerde Staten van Drenthe en de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Hoogeveen, Beilen, Ruinen en Westerbork.

De ontwerp-aanwijzing en de ontwerp-aanwijzingen als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de ruimtelijke ordening, waarbij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de gemeenten aanwijzingen geeft inzake het opnemen van de geluidszone in de bestemmingsplannen, hebben met de bijbehorende stukken van 24 april tot en met 24 juni 1993 ter inzage gelegen bij de provincie, de hierboven genoemde gemeenten en het luchtvaartterrein Hoogeveen.



Bij de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet zijn schriftelijk zienswijzen naar voren gebracht. Tijdens de door genoemde commissie op 29 juni 1993 in de gemeente Hoogeveen gehouden openbare hoorzitting zijn ook mondeling zienswijzen naar voren gebracht. Het aantal ingebrachte zienswijzen bedroeg 70.

Het advies van voornoemde commissie is op 14 januari 1994 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De conclusie van de commissie dat de ingebrachte zienswijzen niet van dien aard dat zij zouden moeten leiden tot wijziging van de aanwijzing, is dan ook door de Minister van Verkeer en Waterstaat overgenomen.

Ten aanzien van het terugdringen van geluidhinder kan worden verwezen naar het gestelde in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, waarin is aangegeven dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde van de maximaal toegelaten geluidsbelasting wordt gesteld op 47 Bkl. Dit terugdringen van de norm kan in belangrijke mate worden bereikt door het treffen van operationele maatregelen. Daarnaast spelen technische ontwikkelingen een rol.

Met betrekking tot handhaving en controle zijn de in de aanwijzing opgenomen voorschriften getoetst op handhaafbaarheid en daar waar nodig aangepast.

Met betrekking tot het openbaar maken van gegevens wordt opgemerkt dat het gebruiksplan alsmede de contourenkaart waarop de contouren staan die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven, openbaar zijn.

Gebruik van het luchtvaartterrein

Het luchtvaartterrein Hoogeveen is bij beschikking van 19 mei 1976, nr. LT/L 22373, laatstelijk aangewezen. Het luchtvaartterrein is bestemd voor gebruik door openbaar nationaal burgerluchtverkeer en burgerluchtverkeer van en naar de landen die partij zijn bij het Akkoord van Schengen.

Er is een onverharde baan aanwezig. De geografische richting, lengte en minimale breedte van de baan zijn in artikel 4 aangegeven.

Voor het doen opstijgen van de zweefvliegtuigen wordt gebruik gemaakt van de liermethode vóór en na de openstelling. Tijdens de openstellingstijden wordt opgestegen met behulp van een sleepvliegtuig. Ook kan worden opgestegen met een motorzweefvliegtuig. Het gebruik van het luchtvaartterrein Hoogeveen door vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving wordt niet voorzien. Het gebruik van het luchtvaartterrein Hoogeveen door ultra lichte vliegtuigen is niet toegestaan.

Het vliegverkeer vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de uniforme daglichtperiode onder de terplaatse geldende zichtweersomstandigheden. De luchtruimte boven Nederland is in dit kader verdeeld in luchtruimklassen, waarin per luchtruimklasse onderscheid wordt gemaakt in zichtweersomstandigheden. Voor het luchtvaartterreinverkeer op Hoogeveen geldt een luchtruimklasse G, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 1,5 km. De vluchten worden uitgevoerd onder de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR) en vinden plaats overeenkomstig de aan- en uitvliegroutes zoals aangegeven op de kaarten in bijlage C.



Het aantal vliegtuigbewegingen heeft zich als volgt ontwikkeld:

jaar	totaal
1975	9.868
1976	9.769
1977	8.121
1978	12.612
1979	16.199
1980	14.029
1981	14.536
1982	18.826
1983	18.190
1984	14.510
1985	14.748
1986	19.949
1987	22.113
1988	23.113
1989	30.916
1990	33.874
1991	31.710
1992	35.041
1993	31.484

(bron: Stichting Vliegveld Hoogeveen)

Berekening van de geluidsbelasting

Als basis voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gehanteerd:

- het aantal vliegtuigbewegingen, gecorrigeerd voor het tijdstip van de dag en voor het weekend;
- een verdeling van het aantal over categorieën, routes, baangebruik en vluchtsoort (start, circuit, landing);
- het tijdsgeïntegreerd geluidsniveau (waarin de factor snelheid is verwerkt).

In bijlage D is de geluidszone opgenomen. De geluidszone is berekend voor vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg. Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en een codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van het luchtvaartterrein gebruik kan maken. Het luchtvaartterrein Hoogeveen wordt thans eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door hefschroefvliegtuigen worden gebruikt.

De bewegingen met hefschroefvliegtuigen kunnen niet onder de berekeningsmethode van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart worden gebracht en zijn ook in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart niet begrepen. Derhalve zouden tevens de geluidsc contouren moeten worden berekend volgens de Ke-berekeningsmethode.



Het resultaat van een dergelijke berekening zou, gelet op het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, een 35 Ke geluidscontour opleveren welke binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein zou zijn gelegen. Op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet heeft dan ook geen vaststelling van de Ke-geluidszone plaats te vinden indien deze geheel ligt binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en voor dat luchtvaartterrein de Bkl-geluidszone wordt vastgesteld. In artikel 6, onder 2, van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Hoogeveen is een aantal van 400 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen als maximum toelaatbaar aantal bewegingen vastgelegd. De exploitant dient in overleg met de betreffende gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende hefschroefvliegtuigen afspraken te maken, opdat het aantal van maximaal 400 bewegingen per jaar niet wordt overschreden.

De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart", d.d. 21 september 1990. Het resultaat van de uitgevoerde zoneringsberekening is opgenomen in rapport NLR CR 93192L.

In artikel 4, tweede lid, van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart is aangegeven dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde voor de maximum toegestane geluidsbelasting die buiten de zone niet mag worden overschreden op 47 bkl wordt vastgesteld. Hoe hiermee dient te worden omgegaan is aangegeven in de artikelen 5 en 6 van het voornoemde besluit en de bij het besluit behorende toelichtingen. Uit het gestelde in artikel 6 van het voornoemde besluit blijkt dat niet bij voorbaat vaststaat dat de gehele aanwijzingsprocedure van de Luchtvaartwet dient te worden gevolgd.

Handhaving van de geluidszone

Het doel van de handhaving zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen, is het voorkomen van overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften opgenomen. Voor een goed begrip van deze voorschriften zal hierna het systeem van de Luchtvaartwet kort worden uiteengezet.

In artikel 25a van de Luchtvaartwet is bepaald, dat bij de aanwijzing van luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet is bepaald, dat in de aanwijzing van het luchtvaartterrein in ieder geval voorschriften worden gesteld om overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Deze voorschriften moeten derhalve betrekking hebben op elementen, die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals het baangebruik en de aan- en uitvliegroutes. De handhaving van de geluidszone vindt dus plaats door middel van handhaving van de voorschriften, die zijn opgenomen in de aanwijzing. Naast deze voorschriften moeten in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de geluidhinder. Overigens: de voorschriften ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone zullen vaak tevens dienen ter beperking van geluidhinder.

De Luchtvaartwet stelt overtreding van het verbod om een luchtvaartterrein in strijd met de voorschriften van de aanwijzing te gebruiken, strafbaar (artikel 62 juncto artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet).

Een belangrijk instrument voor het bereiken van de handhavingsdoelstelling ligt op het preventieve vlak. Op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet is de exploitant van een luchtvaartterrein verplicht een voorstel voor een gebruiksplan in te dienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar verwachting het komende jaar zal worden gebruikt. Het zal een reële indicatie moeten zijn, waarbij de exploitant zich baseert op zijn bedrijfsgegevens, zoals die betreffende baangebruik, types vliegtuigen



en de aard en tijdstip van de vluchten. Het gebruiksplan wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vastgesteld, indien is aangetoond, dat de prognose van het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Indien het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geprognoseerde gebruik, moet de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan indienen, dat wordt vastgesteld nadat is aangetoond dat ook het gewijzigde gebruik binnen de geluidszone past. Indien grenswaarden dreigen te worden overschreden, moet de exploitatie van het luchtvaartterrein worden aangepast.

De wijze waarop het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt getoetst aan het geprognoseerde gebruik wordt vastgelegd in het handhavingsvoorschrift, dat op basis van artikel 30a van de Luchtvaartwet per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld. In het handhavingsvoorschrift zal worden aangegeven op welke wijze toezicht en controle plaatsvindt. In dit voorschrift wordt tevens aangegeven op welke wijze de voor het berekenen van de geluidsbelasting benodigde gegevens worden verzameld. Het handhavingsvoorschrift is openbaar.

Als uiterste middel, opgenomen in artikel 35 van de Luchtvaartwet, kan in geval van overschrijding van de geluidszone het luchtvaartterrein tijdelijk (geheel of gedeeltelijk) worden gesloten. De sluiting kan worden beperkt tot bepaalde soorten vliegtuigen, bepaalde vormen van luchtvaart, voor bepaalde tijdsperiodes of gericht tegen bepaalde vliegtuigen waarmee de gezagvoerder in een periode van 12 maanden twee keer het verbod bedoeld in artikel 34, eerste lid, van de Luchtvaartwet heeft overtreden.

De systematiek van de handhaving, met een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten, beoogt voldoende waarborgen te bieden waardoor de kans op overschrijding van de vastgestelde grenswaarden gering is.

Op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet wordt bij een luchtvaartterrein waarvoor de geluidszone is vastgesteld een commissie ingesteld ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein. Deze commissie brengt, gevraagd en ongevraagd, advies uit over alle maatregelen en voorschriften ter vermindering van de geluidsbelasting rond het luchtvaartterrein. De commissie kan daarnaast tevens aanbevelingen doen om in het gebruiksplan maatregelen te doen opnemen teneinde risico's in te perken. Tevens kan de commissie de afweging van belangen van sportvliegers en omwonenden aan de orde stellen. Ook voor het luchtvaartterrein Hoogeveen wordt een dergelijke commissie ingesteld.

Artikelsgewijze toelichting

Artikelen 5 en 7

Aan de hand van het overzicht dat de exploitant tenminste zes maanden voor de afloop van de geldende gebruiksplanperiode aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst moet overleggen, kan de ontwikkeling van het verkeer worden bijgehouden. De combinatie van aantal vliegtuigbewegingen, het type vliegtuig alsmede de aard en het tijdstip van de vlucht en de verdeling van het verkeer over de week bepaalt dan de geluidsbelasting.

De geluidszones zijn maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein.

De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6 bedoelde geluidszones, niet overschrijdt.

Indien een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de geluidszone dreigt, is de exploitant gehouden maatregelen te nemen om overschrijding van die geluidszones te voorkomen.



De exploitant dient daartoe in overleg met de betreffende gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende vliegtuigen en na advies van de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet, afspraken maken om bijvoorbeeld minder op zondag of in de avonduren te vliegen.

Maatregelen als bedoeld in het tweede lid van artikel 5 worden genomen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan.

De Luchtvaartwet legt in de artikelen 33 en 34 de exploitant, de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een vliegtuig, het verbod op om het luchtvaartterrein te gebruiken of doen of laten gebruiken is strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld.

Op zich is met deze bepalingen nog niet concreet vastgelegd welke exact de verplichtingen zijn waarop de exploitant, de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een vliegtuig kunnen worden aangesproken.

Het is duidelijk dat de exploitant niet zonder meer kan worden aangesproken op overschrijding van de geluidszones. Wel is duidelijk dat als op een bepaald moment de geluidszone "vol" is of overschrijding van de geluidszones dreigt, op de exploitant de verplichting rust om het luchtvaartterrein niet meer of slechts beperkt te (doen of laten) gebruiken, aangezien het verdere gebruik strijd met de wet oplevert of zou kunnen opleveren.

In de Luchtvaartwet is het gebruiksplan geïntroduceerd. Dit gebruiksplan legt vast op welke wijze de exploitant het luchtverkeer denkt af te wikkelen om binnen de geluidszone te blijven. Niet naleving van het gebruiksplan is niet strafbaar gesteld.

Om de exploitant en gezagvoerders te kunnen houden aan de terechte verantwoordelijkheid die zij hebben ten aanzien van de naleving van de geluidszone, dienen op grond van artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet in de aanwijzing voorschriften te worden opgenomen, gericht op de voorkoming van overschrijding van de geluidszones.

Van belang is daarbij dat niet alleen wordt vastgelegd dat de exploitant gehouden is om luchtvaart te weren als door die luchtvaart de geluidszones zou kunnen worden overschreden, maar ook welke criteria daarbij door de exploitant gehanteerd moeten worden. Deze criteria moeten voldoende duidelijk zijn, maar ook voldoende flexibiliteit bieden voor de exploitant om een optimaal gebruik van het luchtvaartterrein binnen de grenzen van de geluidszones te realiseren.

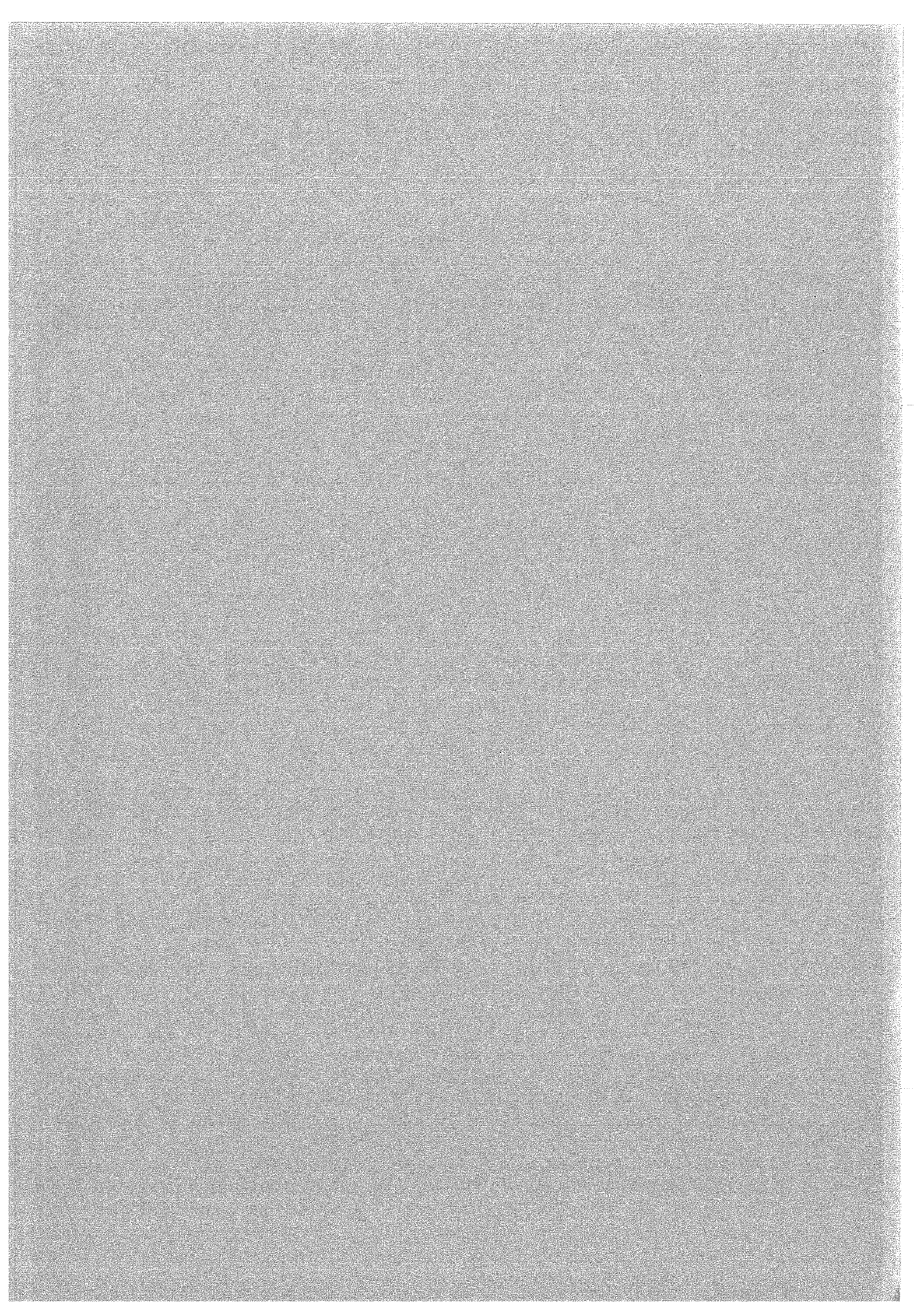
Er is om die reden voor gekozen bij de te treffen maatregelen een belangrijke plaats in te ruimen voor het vigerende gebruiksplan, dat immers, waar nodig door de exploitant kan worden gewijzigd en door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moet worden vastgesteld.

Voor alle duidelijkheid is expliciet vastgelegd dat het gebruik van het luchtvaartterrein is strijd met de gestelde beperkingen verboden is.



Verzending afschriften

Afschrift van dit besluit wordt gezonden aan het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het ministerie van Defensie, het ministerie van Justitie, het ministerie van Financiën en de secretaris van de Rijksplanologische Commissie respectievelijk van de Rijksmilieu-hygiënische Commissie. Tevens wordt, gelet op artikel 24 van de Luchtvaartwet een afschrift gezonden aan Gedeputeerde Staten van Drenthe, de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Beilen, Hoogeveen, Ruinen en Westerbork, de leden van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet en de leden van de commissie als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet en de op de lijst bij Bijlage A vermelde (mede)eigenaren en de beperkt en persoonlijk gerechtigden.





Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone rond het luchtvaartterrein **Hoogeveen**

Datum 3 mei 1996

Kenmerk M 137

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978, Stb. 354, houdende wijziging van de Luchtvaartwet, juncto artikel 26, eerste lid van de Luchtvaartwet (laatstelijk gewijzigd 25 november 1995, Stb. 1996, nr. 26) en op artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1985, 626);

Gelet op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

Gezien het advies van 14 december 1993 van de commissie, bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet;

De Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie gehoord (advies van 2 februari 1993, nr. RPC 8);

Besluit de raden van de gemeenten Hoogeveen, Beilen, Ruinen en Westerbork de volgende aanwijzingen te geven:

Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen

Artikel 1

De gemeenteraden zijn conform het hieromtrent bepaalde in artikel 37, zevende lid van de WRO verplicht binnen een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de op bijlage A van dit besluit weergegeven geluidszones.

Indien tegen dit besluit of het bijbehorende, gelijktijdig genomen besluit ex artikel 27 LVW van de minister van Verkeer en Waterstaat of enkel tegen vorengenoemde besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat binnen de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, vangt vorengenoemde verplichting niet aan voordat en voorzover op dat verzoek afwijzend is beslist.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 38, eerste lid, van de WRO besluit de gemeenteraad zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen zes weken na het ontstaan van eerdergenoemde verplichting, omtrent medewerking aan de opgedragen vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen.

Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de eerdergenoemde bijlage A de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaarten te worden aangegeven en dient de inhoud van dit besluit in acht te worden genomen bij het vaststellen van de bestemmingsregelingen.

Artikel 2

Ten aanzien van gronden, die volgens de plankaart een geluidsbelasting ondervinden van:

- a. meer dan zestig bkl, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die nieuwe geluidsgevoelige objecten toelaten;
- b. meer dan vijftig doch niet meer dan zestig bkl, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die nieuwe geluidsgevoelige objecten toelaten, behoudens de gevallen waarvoor de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld, als bedoeld in artikel 7, tweede lid van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;
- c. meer dan vijftig bkl doch niet meer dan zestig bkl, mogen op grond van bestaande bestemmingsregelingen toelaatbare geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd indien de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld als bedoeld in artikel 10, eerste lid van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Aanwijzingen met betrekking tot de wijze waarop aan de bestemmingsplannen uitvoering dient te worden gegeven

Artikel 3

Voor geluidsgevoelige objecten gelegen op gronden als bedoeld in artikel 2 kan met inachtneming van artikel 9 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart vervangende nieuwbouw in de plaats worden gesteld.

Aanwijzingen omtrent de wijze en het tijdstip waarop geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend

Artikel 4

De kosten die zijn gemoeid met het tot stand brengen of herzien van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 1 komen ten laste van de gemeente.

Artikel 5

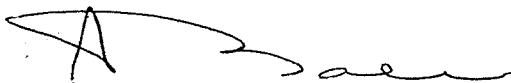
De Minister van Verkeer en Waterstaat vergoedt aan de gemeente de kosten van vergoedingen bedoeld in artikel 49, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, mits de toekenning daarvan is geschied met instemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat of bij een beslissing op een ingesteld beroep.

Artikel 6

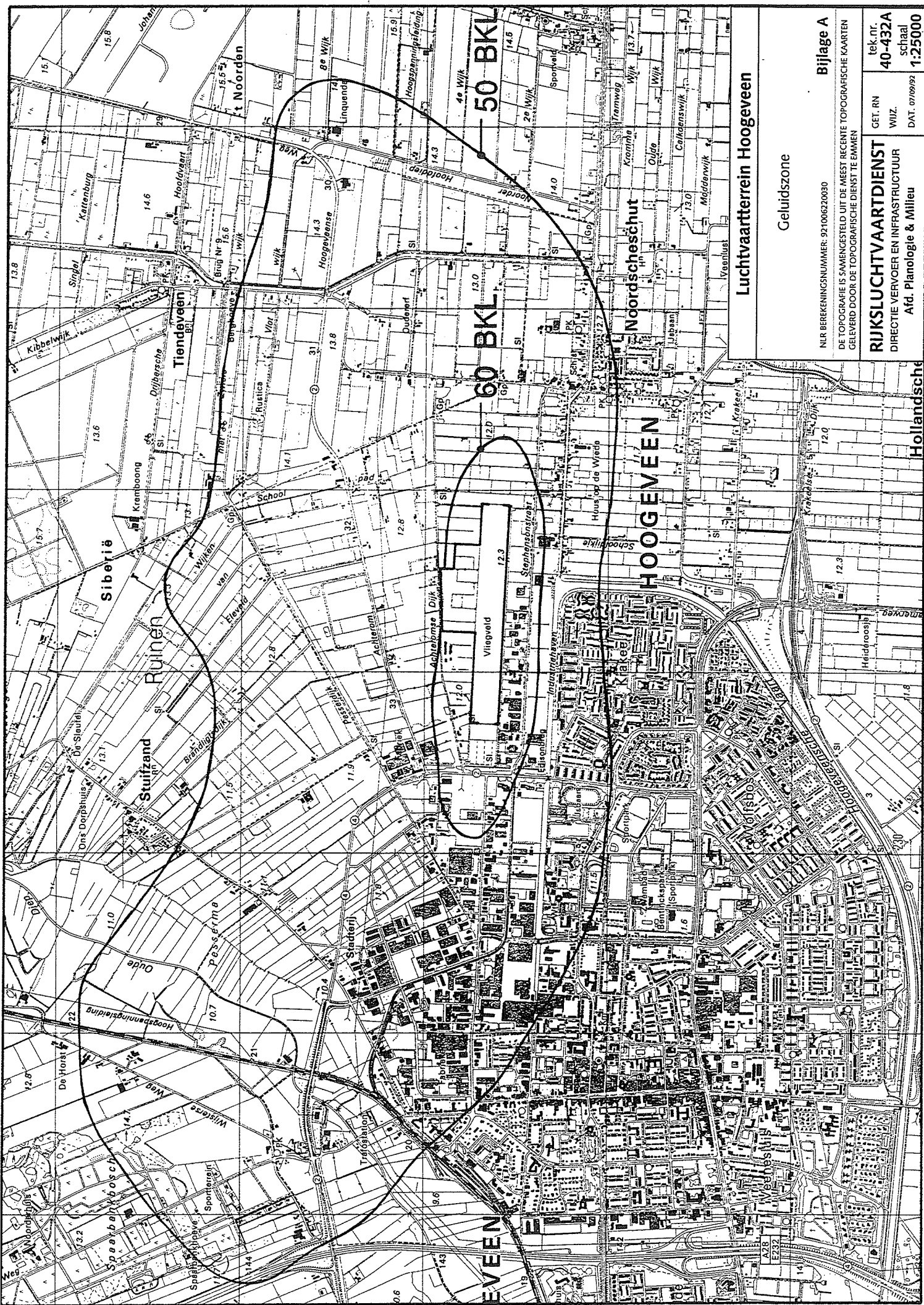
1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de bekendmaking ervan in de Staatscourant.
2. Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Defensie en de leden van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet.

Den Haag, 3 mei 1996

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,



Margaretha de Boer.



Luchtvaartterrein Hoogeveen

Geluidszone

NLR-BEREKENINGSNUMMER: 921006220030
 DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
 GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN

Bijlage A

tek. nr. **40-432A**
 schaal **1:25000**

GET. RN. **WIJZ.**
 DAT. 07/09/92

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
 DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
 Afd. Planologie & Milieu

HOLLANDSCHE

Toelichting

Inleiding

1. Ten behoeve van de zonering rond (reeds bestaande) luchtvaartterreinen dienen volgens hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet jo. artikel VII van de Wet tot wijziging van de Luchtvaartwet een aantal nadere voorschriften te worden gegeven. De in bijlage A weergegeven geluidszone als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47) rond het luchtvaartterrein Hoogeveen, welke door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is vastgesteld bij besluit nr. DGRLD/VI/L/96.002946, op grond van de Luchtvaartwet dient te worden verwerkt in bestemmingsplannen. Het luchtvaartterrein Hoogeveen is door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen bij beschikking van 19 mei 1976, nr. RLD/LT/22373 (Stcrt. 1975, nr.115).
2. In artikel 25, eerste lid, van de Luchtvaartwet, is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur per luchtvaartterrein grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is uitvoering gegeven door uitgifte van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22).
3. Volgens artikel 25g van de Luchtvaartwet, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, regels vast te stellen omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidszone. Deze regels zijn voor wat betreft de berekening voor de kleine luchtvaart vastgelegd in het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, rapport NLR TR 88125 U van 21 september 1990.
4. Artikel 26b van de Luchtvaartwet, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een regeling inzake geluidswerende voorzieningen vaststelt. Een dergelijke regeling is in verband met de kleine luchtvaart niet nodig gebleken. In de Nota van toelichting bij het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) is aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is.
5. Bij de vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet, door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze aan de aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Voorts kan worden aangegeven op welke wijze en wanneer geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend.

6. Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonering op zich zelf, zijn vervat in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, en de planologische aanwijzingen ex artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet. Deze aanwijzingen hebben als basis artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en vinden hun begrenzing in hetgeen in de overige uitvoeringsvoorschriften van de Luchtvaartwet is of wordt opgenomen.
Daaruit volgt dan, dat de onderhavige aanwijzingen vastleggen welke planologische maatregelen moeten worden getroffen, hoe daaraan uitvoering moet worden gegeven, voor welke zaken geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend alsmede op welke wijze en wanneer dat zal geschieden.
7. Uit de aard der zaak sluiten deze aanwijzingen nauw aan bij het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. Bij dat besluit zijn immers de grenswaarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. In enkele artikelen van de onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van dat Besluit verwezen.
8. Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is overleg gevoerd met Gedeputeerde Staten van Drenthe en de raden van de gemeenten Hoogeveen, Beilen, Ruinen en Westerbork en is de Tweede Kamer der Staten-Generaal van het voornemen tot het geven van de onderhavige aanwijzingen in kennis gesteld.
9. In de onderhavige aanwijzingen is aan de term "bestemmingsregelingen" de voorkeur gegeven boven de term "bestemming". Aldus wordt aangesloten bij de strekking van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Stb. 1985, 627). In dat Besluit is artikel 12 sterk gewijzigd ten opzichte van het voormalige artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1965, 339), onder meer door introductie van een nieuw planelement.
Dit betreft de beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan het per bestemming aangegeven doel of de doeleinden worden nagestreefd. Zoals uiteengezet in de toelichting op artikel 12 kunnen aldus min of meer concreet ingevulde, zij het kwalitatieve, doch wel als toetssteen te hanteren elementen uit de bij het plan behorende toelichting, die voor een goede realisatie van het in het plan vervatte ruimtelijk beleid van groot belang zijn, langs de weg van de beschrijving in hoofdlijnen onderdeel van het plan worden en als zodanig bindend zijn. Met de term "bestemmingsregeling" wordt het gehele planologische "plaatje" - plankaart, bestemming, voorschriften, in het bestemmingsplan opgenomen vrijstellings- en andere flexibiliteitsbepalingen en eventueel beschrijving in hoofdlijnen - bedoeld. Bestemmingen en de voorschriften omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen zijn doorgaans uiterst gedetailleerd. Met het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, en met name met artikel 12 van dat besluit, is een ontwikkeling ingezet die het mogelijk maakt om een bestemmingsplan globaler en flexibeler op te stellen. Als voorbeeld kan worden genoemd een mengbestemming voor wonen en werken. Met de beschrijving in hoofdlijnen kan worden aangegeven hoe de verschillende binnen die bestemming toegestane doeleinden zich tot elkaar verhouden en hoe de gemeente die doeleinden denkt na te streven. Dit betekent dat voor een eenvoudiger regeling kan worden gekozen en

dat niet hoeft te worden geopteerd voor een uitgebreide doeleindenomschrijving met een zeer genuanceerd en vaak gedetailleerd voorschriftenregime. Door de introductie van het begrip bestemmingsregeling wordt in feite aangegeven dat de gemeenten meer mogelijkheden hebben om de onderhavige aanwijzingen in de bestemmingsplannen te verwerken.

Artikelsgewijze toelichting

Artikelen 1 en 2

In het kader van de voltooiing eerste fase van de rechterlijke organisatie (wet van 16 december 1993, stb 1993 650) is artikel 30 van de Luchtvaart gewijzigd in die zin dat bezwaar en beroep tegen het onderhavige besluit (de artikel 26 aanwijzing) nu kan "mee-liften" met bezwaar en beroep tegen de artikel 27 Lvw aanwijzing.

Voorts is bij wet van 22 december 1993 (Nimbywet) de WRO gewijzigd met name het instrumentarium van de aanwijzing. Deze beide wijzigingen hebben gevolgen voor het onderhavige besluit.

In artikel 1 van de aanwijzingen, waarin de verplichting tot aanpassing van bestemmingsplannen is geregeld, zijn deze wijzigingen verwerkt.

In deze (nieuwe) situatie ten aanzien van aanwijzingen moeten de gemeenteraden conform artikel 38 WRO binnen 6 weken aangeven of zij zullen meewerken aan de aanwijzing. Zijn zij dat niet van plan dan delen de gemeenteraden dat aan de minister mee. De gemeenten (maar ook andere belanghebbenden) kunnen overigens een verzoek tot voorlopige voorziening doen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na een negatieve uitspraak op het verzoek van schorsing heeft de minister ingevolge artikel 38 WRO een jaar om zelf een bestemmingsplan op te stellen. De sanctie daarop is dat de aanwijzing ex artikel 38, zesde lid van de WRO komt te vervallen als de minister niet binnen het jaar een plan heeft vastgesteld. Wordt de schorsing toegewezen dan schort ook deze verplichting voor de minister op tot in de zaak is voorzien. Indien de gemeenteraad heeft aangegeven de aanwijzingen te zullen uitvoeren, doch andere belanghebbende een verzoek tot voorlopige voorziening hebben gedaan, geldt mutatis mutandis hetzelfde. Dezerzijds zal de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak bij toewijzing van het verzoek om voorlopige voorziening, analoog aan het bepaalde in artikel 28, achtste lid van de WRO, worden verzocht aan te geven op welke onderdelen van de aanwijzing de voorlopige voorziening betrekking heeft.

Conform artikel 30, tweede lid Luchtvaartwet, ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in deze aanwijzingsprocedure (anders dan bij de reguliere aanwijzing ex artikel 37, achtste lid WRO) in bezwaar en beroep tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplanprocedure.

Artikel 1 bevat dus de bepaling dat de gemeenteraden binnen een jaar na dagtekening van dit besluit hetzij het vigerende bestemmingsplan (de vigerende bestemmingsplannen) moeten herzien, hetzij, voorzover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is, alsnog een of meer nieuwe bestemmingsplannen moeten vaststellen.

Daarbij is aangegeven dat de geluidscontouren (de voor het ruimtelijk beleid relevante

contouren, te weten die van 50 en 60 bkl) op de bestemmingsplankaarten moeten worden opgenomen en dat bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen de inhoud van het besluit in acht moet worden genomen. Daar dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden van grond en opstallen, gelegen binnen die geluidszone.

De geluidscontour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaart die behoort tot de beschikking waarbij de zone is vastgesteld. Die kaart, die tevens is opgenomen als bijlage A bij deze aanwijzingen, is een met behulp van een computerberekening getekende kaart, waarvan de geluidscontouren een theoretisch globaal verloop hebben.

Bij het opnemen van de geluidscontouren op de bestemmingsplankaart dient de globale theoretische computerlijn gedetailleerd te worden in een lijn die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid schept omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Een ander laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

In artikel 2 zijn onder a, b en c de planologische consequenties weergegeven die voortvloeien uit de bepalingen van genoemd Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl), waarnaar ook wordt verwezen. Onder "geluidsgevoelige objecten" worden verstaan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen als scholen, ziekenhuizen e.d. en en woonwagengstandplaatsen, zoals aangegeven in artikel 2 van genoemd Bgkl.

Ten aanzien van de ontheffingsmogelijkheid in artikel 2 sub b kan het volgende worden opgemerkt. Ingevolge artikel 7 Bgkl kan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde tot maximaal 60 bkl vaststellen voor de in het derde lid van artikel 7 Bgkl genoemde gevallen:

- dringende noodzaak bij grond- en bedrijfsgebondenheid;
- opvullen van openplaatsen in bestaande bebouwing;
- vervanging van bestaande bebouwing.

Het gaat dus om incidentele beslissingen na afweging van alle belangen.

Als bij het opstellen van (de herziening van) het bestemmingsplan bouwmogelijkheden als in het derde lid van artikel 7 Bgkl reeds bekend zijn en het gemeentebestuur deze als zodanig in het bestemmingsplan willen opnemen dan zal vooraf de ontheffing door de minister moeten zijn verleend. Voor geval dergelijke wensen ten tijde van het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan nog niet bekend zijn en het bestuur deze mogelijkheid wel wil openhouden, bestaat er een mogelijkheid om in het bestemmingsplan voor de bedoelde gronden een vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheid op te nemen voor het bouwen van die toelaatbare geluidsgevoelige objecten met als voorwaarde dat van een dergelijke bevoegdheid uitsluitend gebruik kan worden gemaakt indien de minister een ontheffing voor die bebouwing heeft verleend.

Voor de goede orde wordt er hier op gewezen dat het Bgkl erin voorziet in de artikelen 4, eerste lid en 7, vierde lid, dat met ingang van 1 januari 2000 de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, welke nu in artikel 7, eerste en tweede lid op vijftig bkl respectievelijk zestig bkl is vastgelegd, zevenenveertig respectievelijk zevenenvijftig bkl zal bedragen. In de Nota van toelichting bij het Bgkl wordt daarop uitvoerig ingegaan. Ter voorkoming van onnodige herzieningen van de bestemmingsplannen is het praktisch bij de verwerking van de onderhavige aanwijzingen reeds op deze verplichting te anticiperen. Op de bestem-

mingsplankaart en in de voorschriften kan worden aangegeven dat voor de 50 bkl- en 60 bkl-belastinglijn met ingang van 1 januari 2000 47 bkl respectievelijk 57 bkl moet worden gelezen, mits deze geluidsbelastinglijnen op de plankaart ongewijzigd blijven. Uitgangspunt is dat dit het geval is; de artikelen 5 en 6 Bgkl beogen een goede overgang te waarborgen naar die scherpere grenswaarden in 2000. De aanscherping van de toelaatbare geluidsbelasting zal zoals ook in de toelichting op het Bgkl uitvoerig is verwoord vooral moeten worden gerealiseerd door vermindering van de geluidsemissie van de vliegtuigen en door operationele maatregelen op het luchtvaartterrein. Mocht een wijziging van de zone worden overwogen dan dient wederom de procedure van artikel 27, tweede lid Luchtvaartwet te worden gevolgd.

Artikel 3

Onder vervangende nieuwbouw wordt in algemene zin verstaan nieuwbouw op een plaats waar voordien al geluidsgevoelige objecten aanwezig waren. In artikel 9 Bgkl is geregeld dat het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart niet van toepassing is op vervangende geluidsgevoelige gebouwen.

Met betrekking tot de vraag wanneer sprake is van vervangende nieuwbouw geldt dat, naar analogie van de hieraan toegekende interpretatie bij wegverkeers- en industrielawaai, hiervan niet alleen gesproken mag worden als in het nieuwe bestemmingsplan dezelfde maten en bestemmingsgrenzen worden aangehouden als in het oude, maar ook wanneer van beperkte veranderingen in maten en functies sprake is. Zie hiervoor het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1985-1989, blz. 62 en 63. Ook is het niet noodzakelijk dat de te vervangen geluidsgevoelige objecten op het tijdstip van vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan nog aanwezig zijn. Ingeval geplande nieuwbouw strekt tot het opvullen van open gaten, die recent als gevolg van bijvoorbeeld sloop van woningen zijn ontstaan, kan van vervangende nieuwbouw worden gesproken.

Wél moet steeds in dergelijke gevallen worden voorkomen, dat een ingrijpende wijziging van de stedenbouwkundige vorm of functie of een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden optreedt. Eveneens dient geen wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting te ontstaan.

Deze aspecten zijn neergelegd in artikel 9 Bgkl.

Artikel 4

De kosten die zijn gemoeid met het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan worden door het Rijk niet vergoed. Weliswaar spreekt de Memorie van Toelichting bij het oude artikel 26, derde lid, van de Luchtvaartwet (nu artikel 26a, derde lid), over de kosten van (de herziening van) de bestemmingsplannen, doch als reden waarom die kosten worden vergoed wordt aangegeven artikel 50 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud). Dat artikel had echter uitsluitend betrekking op hogere kosten "ten gevolge van" de in een bestemmingsplan opgenomen bepalingen. Uit de Memorie van Toelichting blijkt vervolgens dat hierbij niet de kosten zijn bedoeld, welke verbonden zijn aan het maken of herzien van het plan zelf. Een vergelijking kan worden gemaakt met de verplichting tot het maken van een beschermend bestemmingsplan na aanwijzing van een beschermd stads- en dorpsgezicht, waarbij de planvoorbereidingskosten ook niet worden

vergoed.

Indien in dit geval hiervoor een vergoeding wordt toegekend kan dat een precedentwerking hebben voor andere aanwijzingen door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die tot nu toe de planvoorbereidingskosten nimmer heeft vergoed.

Artikel 5

De tekst van artikel 5 spreekt voor zich. Wel zij hierbij aangetekend dat de gemeente in het kader van de voorbereiding van de vaststelling of herziening van bestemmingsplannen eventuele door haar toe te kennen schadevergoedingen op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Voorts staat voor de gemeente de procedure, bedoeld in artikel 31a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inhoudende een verzoek aan de Kroon om de hogere kosten ten gevolge van het bestemmingsplan welke redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de gemeente behoren te blijven geheel of gedeeltelijk aan de gemeente te vergoeden, open. Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 31b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 6

In het eerste lid van artikel 6 is aangegeven wanneer het onderhavige besluit in werking treedt. Het besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de bekendmaking van het besluit in de Staatscourant.

Op grond van artikel 37, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zendt de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer afschrift van dit besluit aan de raden van de gemeenten Hoogeveen, Beilen, Ruinen en Westerbork, de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie, het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe en aan de inspecteur van de ruimtelijke ordening in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe.

In aanvulling hierop is in het tweede lid van artikel 6 geregeld dat een afschrift van het onderhavige besluit eveneens wordt toegezonden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Defensie en de leden van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet.