



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

LUCHTVAARTTERREIN SEPPE

**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,
houdende wijziging van de aanwijzing 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**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

15 oktober 1996

Nummer

DGRLD/VI/L 96.006779

Onderwerp

Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Seppe 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 5 juli 1993;

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 28 maart 1994;

Besluit:

Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Seppe, gelegen in de gemeente Hoeven in de provincie Noord-Brabant, ten behoeve van de NV Vliegveld Seppe, hierna te noemen exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Seppe behoren de percelen en perceelsgedeelten die met opgave van de kadastrale aanduidingen zijn aangegeven in bijlage A, behorende bij dit besluit;
3. De percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet, aangegeven in de lijst opgenomen bij bijlage A, behorende bij dit besluit.

Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal- en internationaal burgerluchtverkeer.
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse 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 rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van een veilig, ordelijk en vlot verloop 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 066° - 246°, met een lengte van 832 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 in bijlage B, behorende bij dit besluit.
3. De bij de in het vorige lid bedoelde baan behorende luchtverkeerscircuit en de wijze waarop dit moet worden genaderd en verlaten, is aangegeven op de kaart, 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 Seppe, 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 luchtvaartuig, 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 900 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 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 februari van enig jaar tot 1 februari van het daarop volgende jaar.

Artikel 8

De beschikking van 24 juni 1975, nr. LT/23232, 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.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

- | | | |
|------------|---|--------------------|
| Bijlage A: | Kadastrale kaart van het luchtvaartterrein Seppe en lijst met kadastrale aanduidingen | (tek. nr. 11-462) |
| Bijlage B: | Kaart van het luchtvaartterrein Seppe en een beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens | (tek. nr. 11-461) |
| Bijlage C: | Kaart met het circuit en de aan- en uitvliegroutes | (tek. nr. 11-458B) |
| Bijlage D: | Kaart met de geluidszone | (tek. nr. 11-559B) |

Lijst met kadastrale aanduidingen

Volgnr.	Kad. sectie en nr.	Totale grootte	Waarvan in de aanwijzing	Eigenaar
1	G 3321	12.18.60	12.05.00	N.V. Vliegveld Seppe
2	G 3263	5.70	5.70	N.V. Vliegveld Seppe
3	G 3264	8.40	8.40	N.V. Vliegveld Seppe
4	G 3400	1.66.05	1.66.05	N.V. Vliegveld Seppe
5	G 3218	3.88	3.88	N.V. Vliegveld seppe
6	G 2839	4.95	4.95	N.V. Vliegveld Seppe
7	G 3260	8.10	8.10	N.V. Vliegveld Seppe
8	G 3259	8.38	8.38	N.V. Vliegveld Seppe
9	G 3219	7.80	7.80	N.V. Vliegveld Seppe
10	G 3062	5.00	5.00	N.V. Vliegveld Seppe
11	G 3399	12.64	12.64	N.V. Vliegveld Seppe
12	G 3317	1.47.00	1.47.00	N.V. Vliegveld Seppe
13	H 1187	1.15.80	1.15.80	N.V. Vliegveld Seppe
Totaal		17.12.30	16.98.70	

Overige rechten

Volgnr Zakelijk c.q.persoonlijk gerechtigden

- 1 5 m² verhuurd voor kiosk in gebruik bij Seppe Air Service b.v., Postbus 4, 4744 ZG Bosschenhoofd.
Met Shell Nederland Verkoopmaatschappij b.v., Postbus 1414, 3000 DN Rotterdam is een
bruikleenovereenkomst gesloten voor de benzine-installatie.
Er is voor een gasleiding een recht van opstal gevestigd ten gunste van
Maatschappij voor Intercommunale Gasdistributie (Intergas) N.V. te Oosterhout.
- 2 Ondergrond in erfpacht bij Seppe Air Service b.v.
- 3, 4 50 m² verhuurd voor een kantoor/magazijn aan
A.R. Tjon-Tjauw Liem, Westgroeneweg 80, 4671 CK Dinteloord
- 5 Ondergrond in erfpacht bij A.R. Tjon-Tjauw Liem, Westgroeneweg 80, 4671 CK Dinteloord
- 6,7 Ondergrond in erfpacht van Mastenbroek Aeroskill b.v., Postbus 1, 4744 ZG Bosschenhoofd.
- 8,9,11 Ondergrond in erfpacht van Exploitatie Seppe b.v., Postbus 1, 4744 ZG Bosschenhoofd.
- 10 Ondergrond in erfpacht van Exploitiemaatschappij Ende b.v., Achterhoeksestraat 31, 4715 BC Rucphen.
- 12,13 Zakelijk recht als bedoeld in artikel 5, lid 3 onder B van de Belemmeringenwet Privaatrecht
t.b.v. N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen en
t.b.v. Waterleidingmaatschappij Noord-West Brabant te Breda.

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 op luchthaven Seppeloo bestaat vooral uit kleine luchtvaart. Het betreft één- en tweemotorige vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving, waarvan het maximum startgewicht ligt beneden de 6.000 kg. Daarnaast is er een zeer beperkt gebruik van lichte hefschroefvliegtuigen. Het luchtverkeer kan worden onderverdeeld naar de vervoersluchtvaart (ca 15%), waaronder taxiluchtvaart, eigen vervoer, ambulance- en politievluchten, het lesverkeer (ca 60%) en de recreatieve luchtvaart (ca 35%). De sterke groei van 1985 tot 1989 deed zich vooral voor in het lesverkeer. Sinds dat jaar ligt de omvang van het verkeer tussen de 50.000 en 60.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

De toenemende internationalisering binnen Europa en het wegvallen van de (binnen)grenzen in de EG 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.

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 70.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving. Er worden vier categorieën vliegtuigen onderscheiden. De voor deze categorieën representatieve vliegtuigtypen zijn

- categorie 1: Cessna 150 M, minder dan 72 dB(A);
- categorie 2: Cessna 172 M, 72 - 75 dB(A);
- categorie 3: Cessna 182 P, 75 - 78 dB(A);
- categorie 4: Cessna 310 R, meer dan 78 dB(A).

Wat betreft het baangebruik is uitgegaan van maximaal 50% baangebruik in de geografische richting 066° en maximaal 70% in de richting 246°. Zie verder het NLR-rapport NLR CR 93324 L, waarin de invoergegevens nader zijn gedetailleerd en waarin ook de voor de berekening gebruikte grondpaden zijn opgenomen. De geluidszone rond het luchthaven Seppeloo is aangegeven in bijlage D.

In deze aanwijzing wordt een maximum toelaatbaar aantal van 900 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen vastgelegd.



Luchtvaartterrein Seppe

Circuit met aan- en uitvliegroutes baan 07-25

Bijlage C

DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELIEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE ENNAMEN

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
 DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
 Afd. ROL

tek.nr.
11-458 B
 schaal
1:25000

ENDAAL
 Gemeente en Nispen



Luchtvaartterrein Seppe

Geluidszone

NLr BEREKENINGSNUMMER: 960205

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

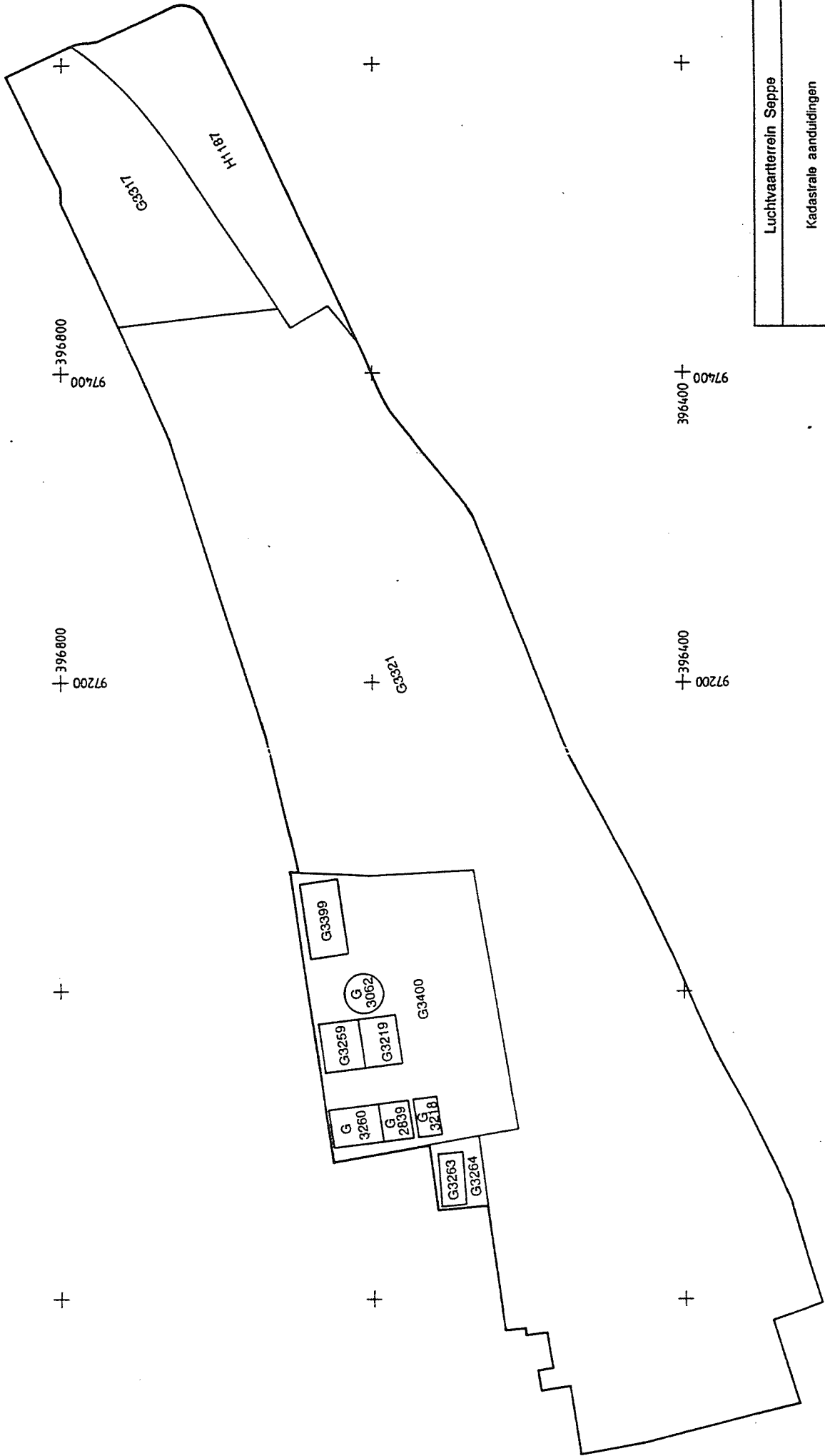
Rijksluchtvaartdienst
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL

Bijlage D

tek.nr. 11-559 B
schaal 1:25000

GET. RN WIJZ.A4
DAT.26-07-96

ENDAAAL
oasndahl en Nisapn



Luchtvaartterrein Seppe

Kadastrale aanduidingen

Bijlage A	
OK.Nr.	11-462
OK.Nr.	11-462
WZ.01.00.05	schaal
Dat. 01.00.00	1:2500

RIJKSLUCHTVAARTDIENST

DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. Plannologie & Milieu

Toelichting

1 Het besluit

1.1 Wijziging van de aanwijzing

Luchtvaartterrein Seppe is bij beschikking van 24 juni 1975, nr. LT/23232, laatstelijk aangewezen. Deze aanwijzing wordt gewijzigd ten behoeve van de volgende zaken:

- het opnemen van de geluidszone en van een beperking van het aantal helikopterbewegingen in de aanwijzing;
- de vergroting van het luchtvaartterrein ten behoeve van het verlengen van de bruikbare lengte van de start- en landingsbaan;
- het opnemen van gebieden bij het luchtvaartterrein waarvoor vooruitlopend op deze wijziging van de aanwijzing ontheffingen op grond van art. 14 LVW zijn afgegeven.

1.2 Wettelijke grondslag

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 luchtvaartterrein Seppe een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Dat ook rond bestaande luchtvaartterreinen een geluidszone 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 luchtvaartterrein Seppe wordt tevens de grens van het aangewezen luchtvaartterrein gewijzigd. Hiertoe is een wijziging van de aanwijzing als bedoeld in artikel 27 juncto art. 24 van de Luchtvaartwet opgesteld. Het besluit van 24 juni 1975, nr. LT 23232, houdende aanwijzing van luchtvaartterrein Seppe wordt bij dit besluit ingetrokken.

1.3 Intrekken ontheffingen

Bij beschikking van 28 december 1978, nr, LT/L 25886 en van 1 juli 1987, nr. LT/L 23163, is aan de NV Vliegveld Seppe ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 14 van de Luchtvaartwet ten behoeve van het parkeren van luchtvaartuigen op een daartoe aangegeven terrein en ten behoeve van het hebben van gebouwen te doen gebruiken als werkplaatsen en stallingsruimte voor luchtvaartuigen alsmede voor het hebben, inrichten en uitrusten van een platform met bijbehorende parkeerplaatsen te doen gebruiken door luchtvaartuigen. Tegelijk met het nemen van het onderhavige besluit worden bedoelde ontheffingen ingetrokken door middel van een besluit van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst.

1.4 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, de secretaris van de Rijksplanologische Commissie respectievelijk van de Rijksmilieuhygiënische Commissie.

Tevens wordt, gelet op artikel 24, eerste lid van de Luchtvaartwet, een afschrift gezonden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Hoeven, Roosendaal en Nispen en Rucphen, de leden van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet, 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.

2 De doorlopen procedure

Deze aanwijzing op verzoek heeft de procedure zoals aangegeven in de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet doorlopen. Dit besluit is tevens aangepast aan de gewijzigde Luchtvaartwet (Stb. 1994, 601) en de Algemene wet bestuursrecht.

2.1 Bestuurlijk overleg ex art 19 LVW

Ten aanzien van de doorlopen procedure volgens de Luchtvaartwet heeft op 14 oktober 1992 en op 10 februari 1993 bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet plaatsgevonden met Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Hoeven, Roosendaal en Nispen en Rucphen. De exploitant had bij brief van 10 augustus 1987 een aanvraag ingediend voor baanverlenging. Bij de voorbereiding van het bestuurlijk overleg heeft hij aangegeven dat de geluidszone gebaseerd zou moeten worden op 90.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Er werd een compromis bereikt tussen deze wens en het milieubeleid van de provincie in een geluidszone op basis van 70.000 bewegingen, gekoppeld aan een afspraak tussen de NV Vliegveld Seppe en de provincie tot het jaar 2000 niet meer dan 55.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. De economische

onderbouwing van de exploitant speelde een belangrijke rol bij het bereiken van overeenstemming over de omvang van de geluidszone. De Rijksplanologische en de Rijksmilieuhygiënische Commissie hebben daarna op 5 juli 1993 advies uitgebracht.

2.2 Ter inzage legging 8 september 1993

Deze 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 8 september tot en met 8 december 1993 ter inzage gelegen bij de provincie, de hierboven genoemde gemeenten en op luchtvaartterrein Seppe. Bij de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet zijn ca 275 schriftelijk zienswijzen naar voren gebracht en tijdens de door genoemde commissie op 16 november 1993 gehouden hoorzitting zijn ook door 12 personen mondeling zienswijzen naar voren gebracht.

2.3 Advies van de Commissie ex art 21 LVW van 28 maart 1994

Het advies van voornoemde commissie is op 30 maart 1994 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Nagenoeg alle adviezen van de commissie zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat overgenomen, met uitzondering van het advies:

- de geluidszone te baseren op 55.000 bewegingen;
- geen helikopterbewegingen toe te staan;
- rekening te houden met luchtverontreiniging.

In dit besluit wordt de geluidszone gebaseerd op 70.000 vliegtuigbewegingen en worden de helikopterbewegingen gemaximeerd op 900 bewegingen. In de aanwijzing kunnen geen voorschriften over luchtverontreiniging door kleine luchtvaart worden opgenomen omdat er hiervoor geen normering bestaat. Onder punt 5.2 wordt nader ingegaan op het advies.

2.4 Behandeling in de Tweede Kamer op 12 september 1995

De voornemens met betrekking tot de aanwijzing ex artikel 26 LVW is op 11 april 1995 op grond van artikel 37, tweede lid, van de WRO ter kennis van de Tweede Kamer gebracht. Deze aanwijzing ex artikel 27 LVW is ter informatie meegestuurd. De Tweede Kamer heeft op 12 september 1995 de aanwijzingen besproken. De kamerleden Crone, Sipkes en Van 't Riet achtten de geluidszone te groot omdat daarmee nog aanzienlijke groeimogelijkheden zouden worden opengelaten. Daarnaast zouden er bij deze geluidszone ca 600 woningen binnen de geluidszone komen te vallen. Zij opteerden voor een zonevaststelling op basis van 55.000 vliegtuigbewegingen en enkele tientallen woningen binnen de geluidszone. Daarnaast was er bezwaar tegen het aantal helikopterbewegingen van 1.700. De minister heeft de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Seppe (Commissie ex art. 28 LVW) advies gevraagd in hoeverre het circuitgebruik kan worden aangepast. Het advies is ontvangen op 8 november 1995. De commissie ziet geen mogelijkheid de bkl-contour te verkleinen door het vlieg-circuit in te krimpen of de vliegroutes te

verleggen. De meerderheid is akkoord met zonering op basis van 70.000 bewegingen. De vermindering van het aantal helikopterbewegingen tot 900 stemt hen tot tevredenheid. De commissie wil de hinder in de weekeinden en op de erkende feestdagen verminderen en verwijst daarbij naar de beperkingen die gelden voor luchtvaartterrein Teuge. De commissie zal de invulling van deze doelstelling nog nader uitwerken. De minister heeft dit advies bij brief van 18 december 1995 aan de Kamer toegezonden. Na ontvangst van het advies over de weekend-beperkingen kan de aanwijzing daaraan worden aangepast.

2.5 Motie over Seppe 6 februari 1996

Bij de behandeling van de begroting van het ministerie van VROM op 16 november 1995 worden moties aangekondigd. Bij het "twee-minuten-debat" op 6 februari 1996 dienden de Kamerleden Crone, Stellingwerf en van 't Riet motie 56 in, waarin gevraagd wordt om bij de zonering van Seppe uit te gaan van 55.000 vliegtuigbewegingen.

2.6 Correctie van de berekening 8 februari 1996

Op 8 februari 1996 deelde het NLR mee dat bij de eindcontrole van de geluidsberekeningen gebleken is dat bij de zoneberekening voor Seppe het aantal circuitbewegingen is ingevoerd als circuitvluchten, en dus geteld zijn als start en landing in plaats van als start of landing. Hierdoor is het dubbele aantal ingevoerd. De fout is nog dezelfde dag aan de Kamer, de provincie en de gemeenten meegedeeld. Op 26 februari is de nieuwe, verbeterde geluidszone aan de Tweede Kamer aangeboden. Het aantal woningen binnen de 50 bkl blijkt afgenomen tot 300.

2.7 Stemming over motie 56 op 26 maart 1996

14 maart 1996 vindt een nieuw algemeen overleg plaats. Voor kamerlid Stellingwerf is motie 56 hiermee niet overbodig geworden omdat weliswaar het aantal woningen binnen de geluidszone kleiner is geworden, maar dit niets verandert aan de beleving van de mensen. Op 20 maart blijkt dat de motie niet wordt ingetrokken en op 26 maart wordt de motie aangenomen. De minister van Verkeer en Waterstaat geeft bij brief van 29 mei 1996 aan eerst terug te willen gaan naar de deelnemers aan het bestuurlijk overleg alvorens een besluit te nemen.

2.8 Bestuurlijk overleg 3 juli 1996

In het bestuurlijk overleg worden de provincie en de gemeenten in kennis gesteld van de gang van zaken in de Tweede Kamer en van de verkleinde geluidszone. De gemeenten Hoeven, Roosendaal en Nispen en Rucphen deelden mede dat hun standpunt ongewijzigd was en zij voorstander waren van zonering op basis van 70.000 bewegingen. De provincie Noord-Brabant gaf om procedurele redenen de voorkeur aan het opvolgen van motie 56.

3 Gebruik van het luchtvaartterrein

3.1 Soorten verkeer

Luchtvaartterrein Seppe is bij beschikking van 24 juni 1975, nr. LT/23232, laatstelijk aangewezen. Het luchtvaartterrein is bestemd voor gebruik door openbaar nationaal- en internationaal burgerluchtverkeer. Het luchtvaartterrein is op 28 augustus 1949 opengesteld voor zweefvliegtuigen en op 14 juli 1961 voor motorvliegtuigen. Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en een codeletter, in dit geval 2C, de relatie gelegd tussen de lengte van de baan en de grootte en de prestaties van de vliegtuigen die van die baan gebruik maken.

Er is een onverharde baan aanwezig. In deze aanwijzing wordt de lengte van de baan vergroot, zie onder punt 3.3. De breedte van het landingsterrein is 80 m, waarbinnen afhankelijk van de gesteldheid van de ondergrond de strook van 30 m breedte loodrecht op de baan-as kan worden verschoven. De geografische richting, lengte en breedte van de baan is in artikel 4 aangegeven.

Zweefvliegen vindt slechts op incidentele basis plaats, waarbij voor het doen opstijgen van de zweefvliegtuigen gebruik wordt gemaakt van een sleepvliegtuig. Er wordt geen gebruik gemaakt van de liermethode. Ook kan worden opgestegen met een motorzweefvliegtuig. Volgens de huidige gebruiksbependingen van ultralichte vliegtuigen is het gebruik van deze luchtvaartuigen op luchtvaartterrein Seppe niet toegestaan. Het gebruik van het luchtvaartterrein Seppe door vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving wordt niet voorzien.

Het luchtverkeer vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR), binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden, en naderen, volgen en verlaten het luchtverkeerscircuit zoals aangegeven op de kaarten in bijlage C. De luchtruimte boven Nederland is in dit kader verdeeld in luchtruimklassen, waarin per luchtruimklasse onderscheid wordt gemaakt in zichtweersomstandigheden. Voor het luchtvaartterreinverkeer op Seppe geldt een luchtruimklasse G, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 1,5 km.

omvang van het verkeer

jaar	totaal
1975	40.292
1976	43.864
1977	45.828
1978	48.260
1979	39.826
1980	36.238
1981	31.318
1982	27.794
1983	28.990
1984	27.562
1985	24.714
1986	29.306
1987	38.712
1988	48.693
1989	54.678
1990	55.675
1991	59.833
1992	54.286
1993	54.531
1994	53.397
1995	50.606

(bron: N.V. Vliegveld Seppe)

3.2 Vergroting van het luchtvaartterrein

Het luchtvaartterrein wordt vergroot ten behoeve van de verlenging van de huidige baan in oostelijke richting tot 832 meter. De bruikbare lengte voor starten in oostelijke richting wordt 897,50 m en in westelijke richting 860,00 m. Voor landen in oostelijke richting wordt deze lengte 795,00 m en in westelijke richting 847,50 m. Deze verschillen hangen samen met de noodzakelijke vrije ruimte voor en achter de baan, die bij landing en start anders zijn, en met de aanwezige obstakels buiten het luchtvaartterrein. De verlenging wordt noodzakelijk geacht met het oog op de vergroting van de veiligheid van het gebruik van het luchtvaartterrein onder omstandigheden waarin een grotere startlengte noodzakelijk is, zoals onder andere de combinatie van windstil weer en hoge temperatuur.

Deze verlenging is reeds opgenomen in het 18 maart 1987 onherroepelijk geworden bestemmingsplan "Luchtvaartterrein Seppe". Door de verlenging zullen geen grotere vliegtuigen van het luchtvaartterrein gebruik maken, omdat de maximale grootte van de vliegtuigen is beperkt op grond van de in artikel 4 gegeven codering 2B. Een wijziging van het karakter van het luchtvaartterrein wordt niet beoogd. Deel a van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (TK zitting 1979-1980, 15 880 nrs 1-2) geeft voor een vliegveld als Seppe aan dat het moet beschikken over een vliegstrook met een lengte van 750 à 1.000 m en een breedte van 150 m.

4 De geluidsbelasting

4.1 De geluidsbelastingseenheid voor kleine luchtvaart (bkl)

Als basis voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gehanteerd:	aantal woningen binnen de geluidszone		
	50 bkl-lijn	nu	na 2000
- het aantal vliegtuigbewegingen, gecorrigeerd voor het tijdstip van de dag en voor het weekend;	opp. in km ²	11	6
- een verdeling van het aantal over categorieën, routes, baangebruik en vluchtsoort (start, circuit, landing);	Roosendaal	2	
	Hoeven	190	105
	Rucphen	104	10
- het tijdsgeïntegreerd geluidsniveau (waarin de factor snelheid is verwerkt).	totaal	296	115

In bijlage D is de geluidszone opgenomen. De geluidszone is berekend met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U "Vorschrift 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 het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium rapport NLR CR 93324 L.

4.2 Afspraak tussen NV Vliegveld Seppe en de provincie Noord-Brabant

In het bestuurlijk overleg ter voorbereiding van de ontwerp-aanwijzing hebben de NV Vliegveld Seppe en de provincie Noord-Brabant de afspraak gemaakt dat tot het jaar 2000 niet meer dan 55.000 vliegtuigbewegingen per jaar zullen worden geaccommodeerd. Dit betekent dat het tot 2000 niet gaat om ca 300 woningen met meer dan 50 dB(A), maar slechts om maximaal 200 woningen. Na het jaar 2000 zijn dat er maximaal 115.

4.3 Verlaging van de grenswaarde van de bkl-geluidszone in 2000

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 artikel 6 van het genoemde besluit blijkt niet dat bij voorbaat vaststaat dat de gehele aanwijzingsprocedure van de Luchtvaartwet dient te worden gevolgd.

In 1998 worden de voorschriften opgesteld om ervoor te zorgen dat aan de beoogde reductie van 3 Bkl in het jaar 2000 strikt de hand zal worden gehouden. Bij gelijkblijvende omstandigheden - type vliegtuig en verdeling van het verkeer over de week - zou dit een halvering van het aantal vliegtuigbewegingen betekenen, hetgeen neerkomt op een aantal van 35.000 vliegtuigbewegingen. De gewenste verlaging van de geluidsbelasting kan wellicht deels bereikt worden het verschuiven van verkeer van het weekend naar door de week. De verdere verlaging zal bereikt moeten worden door het stiller maken van de vliegtuigen en de vervanging van een deel van de vloot.

4.4 Helikoptergeluid

Luchtvaartterrein Seppe wordt thans eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door deze soort vliegtuigen 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 geluidscontouren 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 behoeft 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 luchtvaartterrein Seppe is een aantal van 900 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 900 bewegingen per jaar niet wordt overschreden.

5 Verwerking van de zienswijzen

5.1 Ambtelijk en bestuurlijk overleg

Op basis van vele berekeningen is tijdens het ambtelijk en bestuurlijk overleg getracht te komen tot een optimale geluidscontour, rekening houdend met bestaande en toekomstige woonbebouwing, met de ligging van natuur- en stiltegebieden en met de vliegveiligheid. Met de keuze van de ligging van het circuit en de vliegroutes van en naar het luchtvaartterrein is daartoe terdege rekening gehouden met het aantal gehinderden. Dit heeft ertoe geleid, dat het verkeerscircuit en de routes voor het binnenvliegen en verlaten van het circuitgebied aan de zuidzijde respectievelijk noord-westen en zuid-oosten van het luchtvaartterrein liggen, zover als mogelijk van enige woonbebouwing.

De standaard procedure voor het verlaten van het circuitgebied in de richting 246° is, dat onder een hoek van 45° halverwege het zogenaamde crosswindbeen het circuit moet worden uitgevlogen. Hierbij zou het uitvliegen over de bebouwing van de gemeente Roosendaal plaats vinden. Om dit te voorkomen is van de standaard circuit-procedure afgeweken en gekozen voor de uitvliegroute naar het noord-westen aan het einde van het startbeen om zodoende het vermijden van geluidhinder en van geluidgevoelige gebieden te bewerkstelligen. Teneinde deze procedures voor de vliegers nog duidelijker te maken, zullen in het te volgen verkeerscircuit binnen het circuitgebied markeringsborden worden aangebracht, om aan te geven op welk punt het verkeerscircuit moet worden aangevlogen dan wel het verkeerscircuit moet worden verlaten. De lokatie van deze markeringsborden zal in de luchtvaartgids worden gepubliceerd op de visual approach chart van Seppe, opdat hieraan grote bekendheid onder vliegers wordt gegeven.

5.2 Advies van de Commissie ex art. 21 LVW

De Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet heeft op 28 maart 1994 haar advies uitgebracht. De adviezen zijn zoveel mogelijk door de Minister overgenomen met uitzondering van de onderdelen:

- De commissie adviseert geen helikopters toe te staan. De Minister is van mening dat kleine helikopters thuis horen op kleine luchtvaartterreinen, er wordt echter een bovengrens vastgesteld voor het totale gebruik: maximaal 900 per jaar. Onderzocht wordt of het mogelijk is helikoptergeluid in de bkl-berekening op te nemen.

- De commissie adviseert de geluidszone te baseren op 55.000 bewegingen. De reden om toch uit te gaan van 70.000 bewegingen wordt gemotiveerd onder punt 6.
- De commissie adviseert rekening te houden met luchtverontreiniging. De Luchtvaartwetgeving biedt op dit ogenblik geen mogelijkheden dit in deze aanwijzing mee te nemen. De aanwijzing ziet op veiligheid van het luchtverkeer en geluidhinder. Er wordt voor dit onderwerp wel beleid ontwikkeld in het kader van de Nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart.

De belangrijkste punten worden hieronder vermeld. De integrale beoordeling van het advies is opgenomen in de bijlage bij de Toelichting. De nummering verwijst naar de nummering zoals die in de bijlage is aangehouden.

Geen goede belangenafweging kon plaatsvinden door het ontbreken van stukken als een MER (9).

Luchtvaartterrein Seppe is een bestaande voorziening, opheffing van het luchtvaartterrein is in de onderhavige procedure niet aan de orde. Er is in de voorbereiding van het bestuurlijk overleg een belangenafweging gemaakt waarbij gestreefd is naar optimalisering van de geluidszone in relatie tot geluidsgevoelige bebouwing en natuurgebieden. Een MER is wettelijk niet verplicht omdat de landingsbaan van Seppe kleiner is dan 1.800 m.

Gemist wordt een veiligheidsanalyse [...] (10).

Zodra de Commissie ex art 28 LVW het initiatief neemt tot bespreking van verbetering van de veiligheid zullen de rijksvertegenwoordigers hierbij gaarne alle medewerking verlenen.

De huidige vliegtuigbewegingen geven al veel geluidsoverlast, 70.000 is zeker te veel (29).

Advies: de commissie kiest (in meerderheid) voor een berekening op basis van 55.000 bewegingen. Voorts wenst de commissie in de aanwijzing aangegeven te zien op welke wijze is gekomen tot minimalisering van de geluidsbelasting van de oppervlakte natuurgebied en het aantal woningen.

Oordeel: Er zijn geen nieuwe argumenten aangedragen waarom het opgenomen aantal van 70.000 bewegingen onrealistisch zou zijn. Op basis van een veelheid van berekeningen is getracht te komen op een zo optimaal mogelijke geluidscontour rekening houdend met bestaande en toekomstige woonbebouwing, met de ligging van natuur- en stiltegebieden en rekening houdend met de vliegveiligheid. De deelnemers aan het bestuurlijk overleg hebben aldus afwegend hun keuze gemaakt. Zie verder punt 36.

De overlast van vliegtuigen, ook in natuurgebieden, moet worden teruggedrongen (30).

Aanpassing van de vliegroutes en van de geluidszone wordt niet nodig geacht. Bij de bepaling van de ligging van het circuit en de vliegroutes van en naar het luchtvaartterrein is voldoende rekening gehouden

met de aanwezigheid van eventuele woonbebouwing. Op basis van vele berekeningen is getracht te komen tot een optimale geluidscontour rekening houdend met bestaande en toekomstige woonbebouwing, met de ligging van natuur- en stiltegebieden en met de vliegveiligheid. De deelnemers aan het bestuurlijk overleg hebben aldus afwegend hun keuze gemaakt. De invoergegevens van verschillende varianten zijn bekend.

Het is in strijd met de wet dat wordt gezoneerd op basis van 70.000 bewegingen, terwijl de exploitant afspreekt niet meer dan 55.000 bewegingen tot 2000 uit te voeren (36).

De Luchtvaartwet verzet zich niet tegen een nadere afspraak over het gebruik van het luchtvaartterrein die voor een aantal jaren verder gaat dan wat op basis van de aanwijzing en de geluidszonering op basis van de Luchtvaartwet mogelijk zou zijn.

Het jaar 1985 dient als basisjaar voor de geluidszonering te worden genomen (37).

De aangehaalde doelstelling uit het NMP1 heeft een generieke strekking en is niet bedoeld als maatregel voor de kleine luchtvaart per luchtvaartterrein. In NMP2 is aangekondigd dat voor de civiele luchtvaart een verstoringstaakstelling wordt geformuleerd, waarbij voor het aspect geluidhinder wordt uitgegaan van de geluidszones rond luchtvaartterreinen. Bij de Kamerbehandeling van de aanwijzingen voor de kleine luchtvaartterreinen is eerst een doelstelling voor de kleine luchtvaart geformuleerd: stand still (landelijk gezien) voor de geluidhinder ten opzichte van 1992. Het onderhavige besluit past binnen deze doelstelling.

Handhaving, controles en sancties schieten te kort (55).

De wijze van handhaving en de aard van de sancties worden in de (toelichting bij de) aanwijzing inzichtelijk gemaakt. Hierbij moet aangekend worden dat de onderhavige aanwijzing eerst de handvatten biedt voor een handhaving. Tekortkomingen in het verleden zijn in de eerste plaats een gevolg van het ontbreken van voorschriften op basis van een vastgestelde geluidszone.

6 Waarom toch besluit op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen

In de Tweede Kamer is de wens naar voren gebracht de geluidszone te baseren op 55.000 vliegtuigbewegingen. In het bestuurlijk overleg in 1992/93 was de discussie over de basis voor de geluidszonering ook gevoerd. De exploitant, de NV Vliegveld Seppe, vroeg om een geluidszone op basis van 90.000 vliegtuigbewegingen. De provincie Noord-Brabant koos op basis van haar streekplanbeleid voor stand still op basis van 1990, wat neerkomt op ca 55.000 bewegingen. Uiteindelijk is gekozen voor een geluidszone gebaseerd op 70.000 vliegtuigbewegingen omdat bij een kleinere geluidsruijme na 2000 termijn gevreesd wordt voor de overlevingskansen van de op het luchtvaartterrein gevestigde bedrijven. Als gevolg van de in de BGKL vastgelegde aanscherping van de grenswaar-

de van 50 naar 47 bkl in het jaar 2000 wordt na 2000, bij gelijkblijvende vloot, de capaciteit van de geluidszone gehalveerd. Een teruggang van 55.000 naar 27.500 bewegingen, die aan de orde zou zijn als het niet mogelijk is tijdig voldoende vliegtuigen voldoende stiller te maken dan wel te vervangen door stillere typen, biedt te weinig ruimte voor de bedrijven op Seppe voor een gezonde exploitatie. De geluidszonering is een procedure om de maximale geluidsbelasting vast te leggen en houdt geen sanering in. Het is niet de bedoeling van het instrument zonering om beëindiging of vertrek van bedrijven te bewerkstelligen.

Een tweede reden voor zonering op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen is de ontwikkeling van de capaciteit voor de kleine luchtvaart in de Randstad. Na Schiphol wil ook Rotterdam de kleine luchtvaart beperken. Een geluidszone op basis van 70.000 bewegingen biedt na het jaar 2000 de mogelijkheid tot opvang van een deel van dit verkeer binnen de reeds bestaande afspraak van stand still voor de kleine luchtvaart in Nederland op basis van het aantal vliegtuigbewegingen in 1992.

In de geluidszone op basis van 70.000 bewegingen werden 600 woningen binnen de 50 bkl geteld. Na de correctie in februari 1996 van de invoerfout in de berekening van de geluidszone liggen er 300 woningen binnen de 50 bkl. Daarnaast is van belang dat de op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen vast te stellen geluidszone voor de periode tot het jaar 2000 niet maatgevend is voor het gebruik van het luchtvaartterrein en de geluidsbelasting in de omgeving. De exploitant heeft immers met de provincie afgesproken tot het jaar 2000 niet meer dan 55.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. Er is op dit ogenblik dus geen geluidhinder-argument om te kiezen voor een kleinere zone.

Het was denkbaar geweest op dit moment voor luchtvaartterrein Seppe een geluidszone vast te stellen op basis van 55.000 bewegingen, en in 1998 bij de vaststelling van de maatregelen die moeten zorgen dat na 2000 de grenswaarde van 47 bkl niet wordt overschreden, een nieuwe afweging te maken. Het BGKL biedt immers ook de mogelijkheid op dat moment een grotere geluidszone vast te stellen. Deze mogelijkheid is in de praktijk niet goed uitvoerbaar. Een vergroting van de geluidszone is uit oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenst omdat er op korte termijn bouwmogelijkheden gemaakt worden die op langere termijn weer zouden moeten verdwijnen. Er kunnen dan woningen gebouwd worden op plaatsen waar ze later ongewenst zijn. De tweede reden is de aangenomen motie 53, die zeer sterk aandringt op het niet groter maken van geluidszones in het jaar 2000. Het kleiner maken van een geluidszone is wel een vrij eenvoudige procedure.

Uit overwegingen van een zorgvuldige belangenafweging hebben de ministers alvorens het aanwijzingsbesluit te nemen, opnieuw overleg gevoerd met de regio. Het bestuurlijk overleg heeft niet geleid tot nieuwe standpunten. De gemeenten Hoeven, Roosendaal en Nispen en Rucphen deelden mede dat hun standpunt ongewijzigd was en zij voorstander waren

van zonering op basis van 70.000 bewegingen. De provincie Noord-Brabant gaf om procedurele redenen de voorkeur aan het opvolgen van motie 56.

7 Handhaving

7.1 Handhaving van de bkl-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 een 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 worden in de aanwijzing voorschriften 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). De in de aanwijzing opgenomen voorschriften zijn getoetst op handhaafbaarheid en daar waar nodig aangepast.

7.2 Het gebruiksplan

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 het 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, nadat 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.

Het gebruiksplan is openbaar.

7.3 Het handhavingsvoorschrift

De wijze waarop het feitelijke 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 van vliegtuigen bepaalde vormen van luchtvaart, voor bepaalde tijdsperioden 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.

7.4 De Commissie ex art. 28 Luchtvaartwet (de milieucommissie)

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. In de praktijk kan de commissie de afweging van belangen van sportvliegers en omwonenden aan de orde stellen. Voor luchtvaartterrein Seppe is een dergelijke commissie reeds ingesteld.

7.5 De verantwoordelijkheid van de exploitant

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 ontwikke-

ling 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. Deze gegevens zijn openbaar.

De geluidszone is 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 geluidszone, niet overschrijdt.

Indien een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, is de exploitant gehouden maatregelen te nemen om overschrijding van die geluidszone, dan wel het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, te voorkomen.

De exploitant moet 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 in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld.

Als op een bepaald moment de geluidszone "vol" is of overschrijding van de geluidszone dreigt, rust op de exploitant de verplichting 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.

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

BIJLAGE : BEOORDELING ADVIES BEZWARENCOMMISSIE

De zienswijzen zoals deze zijn genoemd in het advies van de commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet, uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat (maart 1994) zijn hierna kort samengevat en van een oordeel voorzien. Voorzover het advies van de commissie niet is overgenomen is dit oordeel gemotiveerd. De zienswijzen zijn doorlopend genummerd, waarbij achter dit nummer tussen haakjes wordt verwezen naar de betreffende bladzijde in het advies van de commissie.

BEZWAREN VAN PROCEDURELE EN FORMELE AARD

01 (05) Gemeentevertegenwoordigers verstrengelen belangen: gemeenten zijn ook aandeelhouder van Seppe.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

02 (05) Vertegenwoordigers van het luchtvaartterrein mogen niet deelnemen aan het bestuurlijk overleg.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

03 (05) Deelnemers aan het bestuurlijk overleg mogen geen zitting hebben in de bezwarencommissie.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

04 (06) Het NLR-rapport maakte niet vanaf het begin deel uit van de ter inzage gelegde stukken.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

05 (06) De samenstelling van de Cie 28¹ is onjuist.

Advies : niet ontvankelijk c.q. ongegrond

Oordeel: overnemen advies

06 (07) De samenstelling van de Cie 21² is onjuist.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

07 (07) Bezwaren tegen tekortkomingen van 20 jaar geleden mogen niet in behandeling worden genomen.

Advies : buiten behandeling laten

Oordeel: overnemen advies

08 (08) Het al of niet voortbestaan van het vliegveld moet onderdeel uitmaken van de procedure.

Advies : buiten behandeling laten

Oordeel: overnemen advies

¹ Cie 28 = de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet

² Cie 21 = de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet

09 (08) Geen goede belangenafweging kon plaatsvinden door het ontbreken van stukken als een MER.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

Kanttekening commissie:

inzichtelijk moet worden gemaakt hoe de belangen van natuur en milieu zijn afgewogen.

Beoordeling kanttekening:

MER-plicht bestaat eerst bij een landingsbaan van minimaal 1.800 m. Het luchtvaartterrein is een bestaande voorziening, in de onderhavige procedure gaat het om het vaststellen van de geluidszone, beperking van het aantal helikopterbewegingen en de verlenging van de baan. Er is in de voorbereiding van het bestuurlijk overleg een belangenafweging gemaakt waarbij gestreefd is naar optimalisering van de geluidszone in relatie tot geluidsgevoelige bebouwing en natuurgebieden.

10 (09) Gemist worden een veiligheidsanalyse, een bespreking van de privacy en een kosten-baten-analyse.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

Kanttekening commissie:

in algemene zin, bij baanverlenging, moet meer aandacht worden besteed aan het veiligheidsaspect, de overige punten zijn ongegrond.

Beoordeling kanttekening:

zodra de Cie 28 het initiatief neemt tot bespreking van verbetering van de veiligheid zullen de rijksvertegenwoordigers hierbij gaarne alle medewerking verlenen.

11 (09) De kaarten missen een duidelijke topografische achtergrond.

Advies : nagaan of kaarten voldoen aan de eisen uit het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Oordeel: voor de weergave van de routes en de geluidszone is gebruik gemaakt van de meest recente ondergronden van de Topografische Dienst, schaal 1:50.000 en 1:25.000. Overigens zij opgemerkt dat alleen bestemmingsplankaarten aan genoemde eisen behoeven te voldoen.

12 (10) Er heeft geen discussie plaatsgevonden over de Rucphense bossen en over nieuwe woonwijken.

Advies : gegrond (besluiten dienen op draagkrachtige wijze gemotiveerd te zijn)

Oordeel: in het traject van het ambtelijk en het bestuurlijk overleg is getracht te komen tot een optimale geluidscontour, rekening houdend met bestaande en toekomstige woonbebouwing, met de ligging van natuur- en stiltegebieden en met de vliegveiligheid. Bij de keuze van de ligging van het circuit en de vliegroutes van en naar het luchtvaartterrein is daartoe terdege rekening gehouden met het aantal gehinderden. Dit heeft ertoe geleid, dat het verkeerscircuit en de routes voor het binnenvliegen en verlaten van het circuitgebied aan de zuidzijde respectievelijk noordwesten en zuid-oosten van het luchtvaartterrein liggen, zover als mogelijk van enige woonbebouwing.

13 (10) Er zijn bewust procedurefouten gemaakt om de huidige situatie te laten voortduren.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

**BEZWAREN TEGEN BEGRENZING VAN HET AANTAL VliegBEWEGINGEN OP 70.000 VANUIT
ECONOMISCH EN RECREATIEF BELANG VAN HET LUCHTVAARTTERREIN**

14 (11) **Het aantal van 70.000 vliegtuigbewegingen als basis voor de
geluidsberekening is te laag dan wel te hoog.**

Advies : ongegrond voor zover het aantal te laag wordt genoemd. Voor zover
het aantal te hoog wordt genoemd wordt verwezen naar zienswijze 29, waar
negatief wordt geadviseerd ten aanzien van het aantal vliegbewegingen van
70.000

Oordeel: overnemen advies voor zover het aantal te laag wordt genoemd; zie
het oordeel bij het advies van het zienswijze 29 voor zover het aantal te
hoog wordt genoemd.

WIJZE VAN INRICHTING, EXPLOITATIE EN GEBRUIK VAN HET LUCHTVAARTTERREIN

15 (16) **De openstelling van het luchtvaartterrein moet worden beperkt tot
werktijden.**

Advies : afwijzen van het voorstel

Oordeel: overnemen advies (tot afwijzing van het voorstel)

Kanttekening commissie:

Laat in het kader van de Cie 28 een gebruiksreglement opstellen.

Beoordeling kanttekening:

Een voorstel van de Cie 28 wordt afgewacht.

16 (16) **In de aanwijzing moeten de openstellingstijden worden vastgelegd.**

Advies : gegrond

Oordeel: niet overnemen advies; De openingstijden zullen in het gebruiks-
plan worden vastgesteld.

17 (17) **Het maximaal uit te voeren aantal vliegbewegingen moet worden
vastgelegd.**

Advies : gedeeltelijk gegrond, nl. voor zo ver het betreft het opnemen in
de aanwijzing van een registratieplicht van alle bewegingen, ook 'touch and
go's'.

Oordeel: overnemen advies; de registratieverplichting is reeds opgenomen
in de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL), en verder in artikel 7 eerste lid
van de aanwijzing.

18 (17) **Uitsluitend zakelijk gebruik van het luchtvaartterrein mag worden
toegestaan.**

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

19 (18) **Het aantal helikopterbewegingen moet sterk worden teruggebracht.**

Advies : gegrond, indien het meenemen van helikopterbewegingen niet ge-
schiedt, moeten alle helikopterbewegingen worden verboden.

Oordeel: het maximum aantal helikopterbewegingen is teruggebracht van
1.700 naar 900 per jaar. Zie verder onder punt 28.

20 (19) **De baanverlenging moet geen onderdeel uitmaken van de geluidszo-
nering.**

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

21 (19) **Baanverlenging betekent het introduceren van nieuwe risicodragende activiteiten.**

Advies : ongegrond

(maar wel in het gebruiksreglement risico's inperken)

Oordeel: overnemen advies, het luchtverkeer wordt in artikel 4 tweede lid immers beperkt tot code 2B; de Cie 28 kan aanbevelingen doen in het gebruiksplan maatregelen te doen opnemen teneinde risico's in te perken.

22 (20) **Militair medegebruik moet worden verboden.**

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

23 (20) **De NV Vliegveld Seppe moet geen WSW'ers in dienst nemen.**

Advies : buiten behandeling laten

Oordeel: overnemen advies

24 (20) **Sleepvluchten moeten worden verboden.**

Advies : ongegrond (maar wel in de aanwijzing de verplichting tot registratie opnemen)

Oordeel: overnemen advies (de registratieverplichting is opgenomen in de RTL)

VLIEGGEDRAG, AAN- EN UITVLIEGRoutes, INVOERGEGEVENS VAN DE BEREKENINGEN

25 (22) **De geluidhinder dient beperkt te blijven tot het grondgebied van de gemeente Hoeven.**

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

26 (22) **Er moet meer spreiding over de dag plaatsvinden van het aantal vliegtuigbewegingen.**

Advies : ongegrond (maar wel in het gebruiksreglement instructies opnemen en/of in de Cie 28 bespreken)

Oordeel: overnemen advies (instructies in gebruiksplan)

27 (23) **Het uitvoeren van de motorstoring-oefening moet worden verboden.**

Advies : ongegrond (maar wel in het gebruiksreglement regelen en/of in de Cie 28 bespreken)

Oordeel: overnemen advies

28 (23) **De helikopterbewegingen moeten in de bkl-berekening worden meegenomen.**

Advies : gegrond, indien het meenemen van helikopterbewegingen niet geschiedt, moeten alle helikopterbewegingen worden verboden.

Oordeel: niet overnemen advies; de wetgever regelt het thans zo dat helikopterbewegingen niet worden meegenomen in de bkl-zone, maar wel in een separaat te bepalen Ke-zone. Uitvoerbaarheid van het opnemen van helikopterbewegingen in de bkl-berekening wordt onderzocht, maar is nu nog niet mogelijk.

MILIEUBELASTING, WONEN EN ANDERE MILIEUASPECTEN

29 (24) **De huidige vliegtuigbewegingen geven al veel geluidsoverlast, 70.000 is zeker te veel.**

Advies : gegrond, de commissie kiest (in meerderheid) voor een berekening op basis van 55.000 bewegingen.

Voorts wenst de commissie in de aanwijzing aangegeven te zien op welke wijze is gekomen tot minimalisering van de geluidsbelasting van de oppervlakte natuurgebied en het aantal woningen.

Oordeel: niet overnemen advies, er zijn geen nieuwe argumenten aangedragen waarom het opgenomen aantal van 70.000 bewegingen onrealistisch zou zijn. Op basis van vele berekeningen is een optimale geluidscontour bepaald rekening houdend met bestaande en toekomstige woonbebouwing, met de ligging van natuur- en stiltegebieden en rekening houdend met de vliegveiligheid. De deelnemers aan het bestuurlijk overleg hebben aldus afwegend hun keuze gemaakt. Zie verder onder punt 36.

30 (25) De overlast van vliegtuigen, ook in natuurgebieden, moet worden teruggedrongen.

Advies : de afweging van de gekozen routestructuur moet narekenbaar zijn aangeduid.

Oordeel: bij de vaststelling van de geluidszone worden tevens de ligging van het circuit en de in- en uitvoegpunten van en naar het luchtvaartterrein vastgelegd. Buiten dit gebied worden in deze aanwijzing geen routes vastgelegd.

31 (26) Meer vliegbewegingen geeft aanleiding tot meer luchtverontreiniging.

Advies : betrek ook de luchtverontreiniging bij de uiteindelijke besluitvorming

Oordeel: niet overnemen advies, het gaat bij de zonering om geluidhinder. Er is geen normstelling voor luchtverontreiniging door de kleine luchtvaart en het is daardoor niet mogelijk maatregelen aangaande luchtverontreiniging in de aanwijzing op te nemen.

32 (26) Door laag overvliegende vliegtuigen breken paarden uit, dit schaadt de bedrijfsuitoefening.

Advies : de zonering leidt niet tot amovering van de boerderij, wel ziet de commissie graag een beschouwing over de gekozen routestructuur ter hoogte van het betreffende pand.

Oordeel: overnemen advies, zij het dat aanpassing van het circuitgebied op die plaats niet mogelijk is. Bij het oefenen van de gewraakte procedures moet meer dan voorheen soms het geval was, rekening gehouden worden met in de weiden aanwezige vee. De problemen zijn inmiddels met de betrokkenen doorgesproken.

33 (27) Er is geluidhinder in niet op kaart staande wijken van Rucphen Zuid-West en in de bossen.

Advies : de kaarten moeten actueel zijn en de afweging van de gekozen routestructuur moet inzichtelijk zijn aangeduid.

Oordeel: overnemen advies, zij het dat aanpassing van de vliegroutes en van de geluidszone op dit ogenblik niet nodig wordt geacht. Bij de bepaling van de ligging van het circuit en de vliegroutes van en naar het luchtvaartterrein is voldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van eventuele woonbebouwing. De Commissie 28 is gevraagd te adviseren over het vliegen over de Rucphense Bossen. In deze aanwijzing wordt buiten het circuitgebied geen route voorgeschreven.

34 (28) Er is te veel geluidhinder, ook van laag overvliegende vliegtuigen en oude types vliegtuigen.

Advies : de afweging van de gekozen routestructuur moet inzichtelijk zijn aangeduid.

Oordeel: overnemen advies, zij het dat aanpassing van de vliegroutes en van de geluidszone niet "nodig" wordt geacht. Bij de bepaling van de ligging van het circuit en de vliegroutes van en naar het luchtvaartterrein is voldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van eventuele woonbebouwing.

35 (28) De noordoostelijke aanvliegroute moet worden verlegd in verband met de veiligheid.

Advies : de afweging van de gekozen routestructuur moet inzichtelijk zijn aangeduid.

Oordeel: overnemen advies, zij het dat aanpassing van de vliegroutes en van de geluidszone niet "nodig" wordt geacht. Bij de bepaling van de ligging van het circuit en de vliegroutes van en naar het luchtvaartterrein is voldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van eventuele woonbebouwing.

Kanttekening commissie:

Behalve dat zienswijze wordt ingebracht, wordt ook gevraagd naar het geluidsniveau. De commissie adviseert deze vragen te beantwoorden.

Beoordeling kanttekening:

In dit stadium van de procedure is het beantwoorden van vragen niet meer aan de orde. Er is geen normstelling voor piekbelasting, alle hindermaten zijn gebaseerd op gemiddelde geluidsbelasting.

OMVANG VAN DE ZONE, AFWEGING VAN ZONEOMVANG

36 (30) Het is in strijd met de wet dat wordt gezoneerd op basis van 70.000 bewegingen, terwijl het luchtvaartterrein afsprekt niet meer dan 55.000 bewegingen tot 2000 uit te voeren.

Advies : gegrond

Oordeel: niet overnemen advies. Zoals de commissie zelf aangeeft is er geen strijdigheid met de wet. De Luchtvaartwet verzet zich niet tegen een nadere afspraak over het gebruik van het luchtvaartterrein die voor een aantal jaren verder gaat dan wat op basis van de aanwijzing en de geluidszonering op basis van de Luchtvaartwet mogelijk zou zijn.

37 (30) Het jaar 1985 dient als basisjaar voor de geluidszonering te worden genomen.

Advies : ongegrond (wel wordt gevraagd aan te geven of de NMP doelstelling wordt gehaald)

Oordeel: De aangehaalde doelstelling uit het NMP1 heeft een generieke strekking en is niet bedoeld als maatregel voor de kleine luchtvaart per luchtvaartterrein. In NMP2 is een doelstelling geformuleerd voor de verstoringstaakstelling voor de burgerluchtvaart in zijn geheel. Voor de geluidhinder wordt deze ingevuld bij de geluidszonering. Bij de Kamerbehandeling van de aanwijzingen voor de kleine luchtvaartterreinen is eerst een specifieke doelstelling voor de kleine luchtvaart geformuleerd: stand still (landelijk gezien) voor de geluidhinder ten opzichte van 1992. Het onderhavige besluit past binnen deze doelstelling.

38 (31) De vliegsport staat op gespannen voet met het streven naar een duurzame ontwikkeling.

Advies : de keuze van in- en uitvliegroutes zal goed moeten worden gemotiveerd.

Oordeel: overnemen advies (de verdere afweging van de belangen kan in de commissie 28 nader aan de orde worden gesteld).

39 (32) De afweging van de verschillende belangen (sportvliegers en omwonenden) is onvoldoende.
Advies : gegrond (de belangenafweging zal daadkrachtig en narekenbaar moeten worden gemotiveerd)
Oordeel: overnemen advies (de verdere afweging van de belangen kan in de commissie 28 nader aan de orde worden gesteld)

40 (33) Door een gering aantal sportvliegers wordt voor vele bewoners grote schade aangericht.
Advies : de belangenafweging zal goed moeten worden gemotiveerd.
Oordeel: overnemen advies (de verdere afweging van de belangen kan in de commissie 28 nader aan de orde worden gesteld)

41 (33) Door de geluidszonering wordt de werkgelegenheid bij land- en tuinbouw aangetast.
Advies : ongegrond
Oordeel: overnemen advies

42 (34) Het luchtvaartterrein moet worden gesloten ten gunste van woningbouw en natuurontwikkeling.
Advies : de commissie ziet wel ruimte voor zakelijk verkeer, maar wil milieugrenzen voor recreatief verkeer.
Oordeel: de toegelaten omvang van het vliegverkeer op termijn, zoals opgenomen in de geluidszone, is gebaseerd op het voortbestaan van de luchtvaartbedrijven op het vliegveld. Daarbij is het niet mogelijk een onderscheid te maken tussen zakelijk en recreatief gebruik of lesvliegen.

PLANOLOGISCHE ASPECTEN, STRIJD MET RAADSBESLUITEN, WRO, LUCHTVAARTWET EN HOGERE REGELINGEN

43 (35) Het gebruik van het luchtvaartterrein is in strijd met het bestemmingsplan sinds 1965.
Advies : ongegrond
Oordeel: overnemen advies

44 (35) De voorgelegde geluidszonering is in strijd met besluiten van gemeenteraden.
Advies : ongegrond
Oordeel: overnemen advies

45 (36) De voorgelegde geluidszonering is in strijd met het KB van 18 maart 1987.
Advies : ongegrond
Oordeel: overnemen advies

46 (36) De voorgelegde geluidszonering is in strijd met de Luchtvaartwet en de WRO.
Advies : ongegrond
Oordeel: overnemen advies

47 (37) De voorgelegde geluidszonering is in strijd met het internationaal recht.
Advies : ongegrond
Oordeel: overnemen advies

BIJZONDERE BELANGEN BUITEN HET LUCHTVAARTTERREIN

- 48 (38) Het door de luchtvaart veroorzaakte geluidsniveau rond pand Kromme Elleboog 8 is te hoog, ook is sprake van storing van radio- en televisie.

Advies : de gekozen routestructuur moet nader worden bezien; storing van radio- en televisie moet worden onderzocht; in deze procedure is schadevergoeding niet aan de orde.

Oordeel: In het kader van deze aanwijzing worden buiten het circuitgebied geen routes vastgelegd. Ontvangst van radio en televisie wordt niet beïnvloed door het overvliegen van kleine vliegtuigen.

- 49 (39) Op een bouwkaavel aan de Lijsterbesstraat kan niet meer worden gebouwd.

Advies : ongegrond (in de aanwijzing moeten wel de RO-consequenties worden aangegeven)

Oordeel: overnemen advies (de RO-consequenties zijn in het BGKL duidelijk toegelicht)

- 50 (39) Een "academie" wordt belemmerd in uitbreidingsmogelijkheden en verwacht schade.

Advies : de definitie van "geluidgevoelige objecten" behoeft toelichting, de zone-omvang moet nader worden gemotiveerd.

Oordeel: het BGKL is duidelijk: als in casu sprake is van een onderwijsvoorziening en/ of van permanente bewoning is het pand "geluidsgevoelig". Het pand valt inmiddels buiten de 60 dB(A).

- 51 (40) Verbouwmogelijkheden van een agrarisch bedrijfspand worden onmogelijk.

Advies : ongegrond

Oordeel: overnemen advies

HANDHAVING, KLACHTENAFHANDELING EN OVERIGE BEZWAREN

- 52 (41) Actievoerders verstrekken suggestieve informatie.

Advies : niet ontvankelijk

Oordeel: overnemen advies

- 53 (41) Een goede democratische rechtsgang en goed overleg zijn noodzakelijk.

Advies : voor kennisgeving aannemen

Oordeel: overnemen advies

- 54 (41) De klachtenafhandeling is onbevredigend.

Advies : buiten behandeling laten

Oordeel: overnemen advies

- 55 (42) Handhaving, controles en sancties schieten te kort.

Advies : gegrond

Oordeel: overnemen advies, de wijze van handhaving en de aard van de sancties worden in (de toelichting bij) deze aanwijzing inzichtelijk gemaakt. Opgemerkt moet worden dat de onderhavige aanwijzing eerst de handvatten biedt voor een handhaving. Tekortkomingen in het verleden zijn in de eerste plaats een gevolg van het ontbreken van voorschriften op basis van een vastgestelde geluidszone.

- 56 (42) De geluidszonering is een papieren zaak.
Advies : feitelijke handhaving dient gegarandeerd te worden
Oordeel: overnemen advies
- 57 (43) De tegenstanders van het luchtvaartterrein gebruiken onjuiste argumenten.
Advies : buiten behandeling laten
Oordeel: overnemen advies
- 58 (43) Het zoneringsvoorstel is een redelijk compromis.
Advies : voor kennisgeving aannemen
Oordeel: overnemen advies
- 59 (44) Het bouwverbod dwingt tot een stellingname tegen het luchtvaartterrein.
Advies : buiten behandeling laten
Oordeel: overnemen advies
- 60 (44) Er is onduidelijkheid over schadevergoedingen.
Advies : buiten behandeling laten c.q. ongegrond
Oordeel: overnemen advies



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

**Besluit d.d. 15 oktober 1996
nr. M 413**

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 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 28 maart 1994 van de commissie, bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet;

De Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie gehoord (advies van 5 juli 1993, nr. RPC 28);

Besluit de raden van de gemeenten Hoeven, Rucphen en Roosendaal en Nispen 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 Wet op de Ruimtelijke Ordening 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 Luchtvaartwet 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 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 krachtens artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening 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, 15 oktober 1996

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,



Margaretha de Boer.

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 laatstelijk gewijzigd 7 juli 1994, Stb. 1994, nr. 601)) rond het luchtvaartterrein Seppe, 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 96.006779, op grond van de Luchtvaartwet dient te worden verwerkt in bestemmingsplannen.
Het luchtvaartterrein Seppe is door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen bij beschikking van 24 juni 1975, nr. RLD/LT/23232;
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 geluidswerende 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 Noord-Brabant en de raden van de gemeenten Hoeven, Rucphen, en Roosendaal en Nispen.
- Door middel van terinzageligging van de ontwerp-aanwijzingen is de gelegenheid geboden tot het indienen van bezwaren. Voor zover bezwaren zijn ingediend, hebben deze voornamelijk betrekking op het besluit ex artikel 25a van de Luchtvaartwet inzake het luchtvaartterrein van de vliegbasis Seppe.
- Gelet hierop is ervoor gekozen om alle ingediende bezwaren, met inbegrip dus van de bezwaren die betrekking hebben op de onderhavige aanwijzingen, in samenhang met het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet, te behandelen in het besluit ex artikel 25a van de Luchtvaartwet. In het kader van de aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet wordt volstaan met het daarnaar verwijzen. Voorts 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 "meeliftten" 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 belanghebbenden 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 en 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 bestemmingsplankaart en in de voorschriften kan worden aangegeven dat voor de 50 bkl- en 60 bkl-belastingslijn 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 gemoed met het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan worden door het Rijk niet vergoed. Weliswaar spreekt de Memorie van Toelichting bij artikel 26, derde lid, van de Luchtvaartwet (oud), 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 vervol-

gens dat hierbij niet de kosten zijn bedoeld, welke verbonden zijn aan het maken of herzien van het plan zelf.

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.

In de in artikel 26a, derde lid, van de gewijzigde Luchtvaartwet (juli 1994) is uitdrukkelijk sprake van kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzing gebrachte bestemmingsplannen. Bij deze wijziging is in bovenstaande lijn dus geen verandering gebracht.

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 Hoeven, Rucphen en Roosendaal en Nispen, de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie, het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant en aan de inspecteur van de ruimtelijke ordening in de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg.

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.