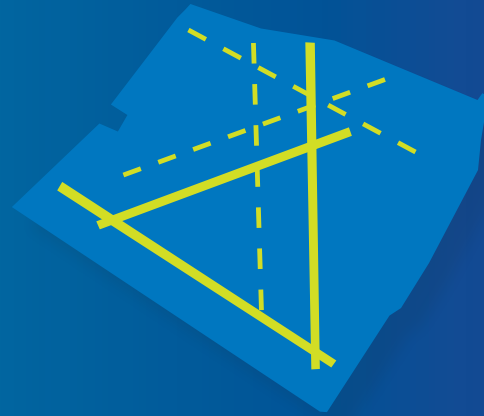


Aanwijzingsbesluit

luchthaven **Hilversum**

tekst sedert 14 november 2007



Als gevolg van het toenemende luchtverkeer in de jaren dertig van de twintigste eeuw kreeg de sportvliegerij op Schiphol steeds minder ruimte. Er ontstonden plannen voor de aanleg van luchthavens in het centrum van Nederland. Uiteindelijk leidde één van die plannen tot de aanleg van een luchthaven vier kilometer ten zuidwesten van Hilversum. In augustus 1939 was de luchthaven klaar.

In mei 1947 werd het veld vrijgegeven voor zweefvliegers. De Nationale Luchtvaartschool (NLS, later KNVvL) sloot een overeenkomst met de exploitant, de Stichting Luchthaven Het Gooi. Deze stichting huurde de luchthaven van de gemeente Hilversum. Gedurende de volgende jaren werd ook gemotoriseerd vliegverkeer tot het veld toegelaten.

Het luchtverkeer op de luchthaven Hilversum bestaat voornamelijk uit zakenluchtvaart en recreatieve luchtvaart.

Aanwijzing Luchtvaartwet

Aanwijzing luchtvaartterrein Hilversum 17 maart 1961, LT/11443 (Stcrt. 1961/60).

Wijzigingen op de aanwijzing:

- I. Beschikking 15 november 1978, LT/L 25258 (betreffende het laten opstijgen van ballonnen).
- II. Wijzigingsbesluit 14 april 1982, LV/L 21836, wijziging had betrekking op wijziging tenaamstelling: "Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart" wordt gewijzigd in "de Stichting Vliegveld Hilversum".
- III. Wijzigingsbesluit 26 april 1983, LV/L 22135 (Stcrt. 1983, 112).
- IV. Wijzigingsbesluit 16 april 2003, DGL/03.U01036, wijziging betreft vervanging van artikelen 2 tot en met 4 door de artikelen 2 tot en met 10. Tevens worden de beschikking van 15 november 1978, LT/L 25258 (betreffende het laten opstijgen van ballonnen) en de beschikking van 26 april 1983, LV/L 22135 (Stcrt. 1983, 112) ingetrokken.
- V. Beslissing op bezwaar 29 juni 2006, HDJZ/LUV/2006-983. Wijzigingen betreffen artikel 6, tweede lid, zinsnede "maximaal 1.500 bewegingen" wordt vervangen door "maximaal 2.000 bewegingen" en artikel 6, derde lid, komt te vervallen.
- VI. Uitspraak afdeling bestuursrechtspraak Raad van State 14 november 2007, 200607138/1, beroep ongegrond, beslissing op bezwaar blijft in stand.

Tekst aanwijzing:

Artikel 1

Het terrein, als aangegeven op de bij deze beschikking behorende kaart (gemarkt bijlage A), gelegen in de provincie Noord-Holland, bestaande uit de percelen, kadastraal bekend gemeente Hilversum, sectie H, nrs. 1265, 1267, 415 tot en met 419 en 420 (ged.), welke percelen zijn vernummerd tot gemeente Hilversum, sectie H, nrs. 3543 en 3544, wordt ten behoeve van de Stichting Vliegveld Hilversum, hierna te noemen: exploitant, onder de benaming luchtvaartterrein Hilversum aangewezen als luchtvaartterrein.

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 en met in achtneming van de artikelen 6, 7 en 8 van dit besluit.

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 de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer.

2. De exploitant stelt op het luchtvaartterrein 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 zijn gelegen:
 - a. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 066° - 246°, met een lengte van 600 meter en een breedte van tenminste 25 meter, met daarbij behorende rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in code-nummer 1 en codeletter B;
 - b. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 183° - 003°, met een lengte van 730 meter en een breedte van tenminste 25 meter, met daarbij behorende rijbanen, eveneens voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B;
 - c. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 126° - 306°, met een lengte van 730 meter en een breedte van tenminste 25 meter, met daarbij behorende rijbanen, eveneens voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B; een en ander zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), en zoals aangegeven op de kaart in bijlage B1 behorende bij dit besluit;
 - d. drie zweefvliegbanen gelegen in de geografische richting 066°-246°, in de geografische richting 183°-003° en in de geografische richting 126°-306°, een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B behorende bij dit besluit.
3. De bij de in het vorige lid onder a, b en c bedoelde start- en landingsbanen behorende aan- en uitvliegroutes, zoals deze voor de berekening van de geluidszone, bedoeld in artikel 6, zijn gehanteerd, zijn aangegeven in de bijlagen C1, C2, C3, C4, C5 en C6 behorende bij dit besluit.
4. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Hilversum en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens, zijn opgenomen in bijlage B2, behorende bij dit besluit.

Artikel 5

1. De exploitant laat, met inachtneming van het gestelde in artikel 6, op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6, eerste lid 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, eerste lid bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in artikel 6, tweede lid bedoelde maximum aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszone, dan wel van 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 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.

- Artikel 6**
1. De 47 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage D behorende bij dit besluit.
 2. De exploitant staat per jaar maximaal 2.000 bewegingen toe met hefschroefvliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg.

- Artikel 7**
1. Ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein gelden de volgende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:
 - a. het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten en/of landen en het uitvoeren van oefennaderingen met luchtvaartuigen, is verboden:
 - 1° op werkdagen vóór 08.00 uur;
 - 2° op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 16.00 uur;
 - 3° op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 16.00 uur;
 - b. het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen met het doel valschermspringen te laten beoefenen is verboden:
 - 1° op werkdagen vóór 08.00 uur;
 - 2° op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 18.00 uur;
 - 3° op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 18.00 uur;
 - c. het gestelde onder b, onder 2°, geldt met dien verstande dat vluchten met het doel valschermspringen te laten beoefenen na 18.00 uur wel zijn toegestaan, voor zover de frequentie na dat tijdstip die van vier vliegtuigbewegingen per kwartier niet te boven gaat en hoogte wordt gewonnen buiten gebieden met aaneengesloten bebouwing;
 - d. het uitvoeren van rondvluchten met luchtvaartuigen is verboden:
 - 1° op werkdagen vóór 08.00 uur;
 - 2° op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 19.00 uur;
 - 3° op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 19.00 uur.
 2. De bepaling in het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder dan 60 dB(A) bedraagt.
 3. De bepaling in het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 10 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder dan 66 dB(A) bedraagt.

- Artikel 8**
1. Het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein is afhankelijk van de voorafgaande toestemming van de exploitant.
 2. De exploitant zal zoveel als in zijn vermogen ligt, maatregelen treffen ter voorkoming dat vliegtuigen, welke het luchtvaartterrein gebruiken, vliegen over het gebied behorende bij het nabij het luchtvaartterrein gelegen 'Algemeen Ziekenhuis Zonnestraal'.

- Artikel 9**
1. Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszone en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant aan het Hoofd van de Handhavingsdienst Luchtvaart opgave van de gegevens zoals aangegeven in het Handhavingsvoorschrift Hilversum binnen twee weken na afloop van de daarin genoemde perioden.

2. Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 januari van enig jaar tot 1 januari van het daarop volgende jaar.

- Artikel 10**
1. Aan degene die door dit besluit schade lijdt of zal lijden wordt op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toegekend, voor zover die schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd.
 2. Op de behandeling van het verzoek is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing.

Ontheffingen op de aanwijzing

- artikel 33, eerste lid, onder c, Lvw: voor ander gebruik van de luchthaven zijnde parkeren (13 december 1984, LT/L 25977);
- artikel 33, eerste lid, onder a, Lvw: om het luchtvaartterrein te doen gebruiken door hefschroefvliegtuigen met maximaal toegelaten gewicht > 2500 kg, zulks na toestemming van de havenmeester (14 juni 1988, LT/L 23039).

Aanwijzing Wet op de Ruimtelijke Ordening

Datum: 16 april 2003

Algemene bepalingen

- Artikel 1**
- In dit besluit wordt verstaan onder:
de Staatssecretaris: de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
de Wet: de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
Lvw: de Luchtvaartwet;
BGKL: Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen

- Artikel 2**
1. De gemeenteraad is onverlet het bepaalde in artikel 38, eerste lid, van de Wet, overeenkomstig het hieromtrent bepaalde in artikel 37, zevende lid, van de Wet verplicht binnen een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in bijlage D, voor het luchtvaartterrein Hilversum.
 2. Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de in bijlage D opgenomen kaart 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 3**
- Ten aanzien van gronden gelegen binnen de op de kaart, opgenomen in bijlage D, genoemde zone, is het BGKL van toepassing en gelden:
- a. ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 7, 8 en 10 BGKL;
 - b. ten aanzien van nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige objecten artikel 9 BGKL.

- Artikel 4**
1. Voorzover het betreft bestemmingsregelingen die geluidsgevoelige objecten toelaten met een toekomstige, hogere geluidsbelasting dan 47 bkl geldt, dat deze kunnen worden gehandhaafd, indien ten tijde van het vaststellings- of

herzieningsbesluit voldaan wordt aan één van de in artikel 8 of 9 van het BGKL genoemde voorwaarden voor het van rechtswege gelden van een hogere waarde.

2. Bestaande bestemmingsregelingen, die woningen toelaten worden, indien ten aanzien van deze woningen van rechtswege géén hogere waarde geldt, zodanig herzien dat deze niet meer zijn toegelaten en waar mogelijk worden zodanige bestemmingsregelingen opgenomen dat de bestaande gebouwen geheel of grotendeels kunnen worden gehandhaafd.
3. Bestaande bestemmingsregelingen die ten tijde van de vaststelling van de geluidszone geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszone toelaten, kunnen worden gehandhaafd, indien het een bestemmingsplan betreft dat na 1 januari 1988 onherroepelijk is geworden en de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger is dan 57 bkl.

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

Artikel 5

De kosten die gemoeid zijn met het tot stand brengen van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2 komen ten laste van de gemeente.

Artikel 6

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

Bijlagen

Bijlage A: Het terrein, als aangegeven op de bij de beschikking van 17 maart 1961 behorende kaart

Bijlage B1: Kaart van het luchtvaartterrein Hilversum (tek.nr. 10-11886J-001)

Bijlage B2: Beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer en luchtverkeersgegevens, zoals gehanteerd voor de berekening van de geluidszone.

Bijlage C: Aan- en uitvliegroutes zoals gehanteerd voor de berekening van de geluidszone

C1: baan 07 (tek.nr. 10-587)

C2: baan 25 (tek.nr. 10-588)

C3: baan 18 (tek.nr. 10-589)

C4: baan 36 (tek.nr. 10-590)

C5: baan 13 (tek.nr. 10-591)

C6: baan 31 (tek.nr. 10-592).

Bijlage D: Kaart met de geluidszones (tek.nr. 10-23167-001).

Bijlage B2

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

Het gebruikelijke luchtverkeer op het luchtvaartterrein Hilversum bestaat in hoofdzaak uit:

- zakelijke vluchten, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart,
- les- en oefenvluchten,
- rondvluchten, (reclame)sleepvluchten,
- overheidsvluchten,
- valschermvluchten,
- privé- en recreatieve vluchten.

Naast de gebruikelijke typen éénmotorige en tweemotorige vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum startgewicht tussen de 390 en 6.000 kg bestaat de van vliegveld Hilversum gebruik makende vloot uit motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen, lichte hefschroefvliegtuigen en ballonnen. Een groot deel van deze vliegtuigen is in eigendom van de op het vliegveld gevestigde bedrijven en vliegclubs. Een klein deel is in privé-eigendom.

Veelal is sprake van gemengd gebruik, dat wil zeggen dat hetzelfde vliegtuig wordt gebruikt voor meer van de bovenomschreven categorieën vluchten, met uitzondering van zweefvliegtuigen. Zo kan een en hetzelfde toestel worden ingezet ten behoeve van rondvluchten, lesvluchten, personenvervoer, reclamesleepvliegen en inspectievluchten. Tevens is er een klein aantal toestellen dat uitsluitend wordt ingezet ten behoeve van het slepen van zweefvliegtuigen en ten behoeve van valschermvluchten. Daarnaast wordt het vliegveld frequent bezocht door van andere vliegvelden afkomstige kleine motorvliegtuigen. Tenslotte wordt (in beperkte mate) door lichte hefschroefvliegtuigen en ballonnen van het veld gebruik gemaakt.

Ca. 60% van de vluchten op het luchtvaartterrein Hilversum bestaat uit les- en oefenvluchten. De overige ca. 40% bestaat uit vluchten met een zakelijk of bedrijfsmatig doel en uit privé- of recreatieve vluchten. Ongeveer 40% van de les- en oefenvluchten in de kleine luchtvaart wordt gemaakt voor de (basis)opleiding van latere Nederlandse verkeersvliegers in de grote luchtvaart (KPMG/BEA, 1996) De rest van deze vluchten vindt plaats voor de opleiding van beroepsvliegers in de kleine luchtvaart en van privé vliegers.

De toenemende internationalisering binnen Europa en het wegvallen van de (binnen) grenzen in de EG leiden naar verwachting tot een zekere groei van de zakenluchtvaart. Daarbij is de mate waarin van groei sprake zal zijn mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen. De ontwikkeling van de privé- en recreatieve luchtvaart is vooral afhankelijk van de algemene economische- en inkomensontwikkeling.

Naast economische ontwikkelingen is de laatste jaren een ontwikkeling te zien die meer aandacht vraagt voor de geluidhinder. De vliegtuigen worden als gevolg van nieuwe technieken geluidsarmer. Deze ontwikkeling is versterkt door de invoering van de -3 Bkl-maatregel per 1 januari 2000. In het onderhavige besluit is ingevolge het BGKL artikel 4 onder b een 47 Bkl-geluidszone vastgesteld.

De invoergegevens voor de berekening van de geluidszone bestaan uit:

- aantallen vliegtuigbewegingen (een beweging is een start of landing);
- verdeling van de aantallen over de geluidscategorieën (BGKL);
- de baangebruikspercentages;
- verdeling over de soorten vluchten (terrein, circuit, overland etc.)
- verdeling van het luchtverkeer in de tijd (jaar, maand, week en etmaal).

Het luchtvaartterrein Hilversum wordt eveneens in beperkte mate gebruikt door lichte hefschroefvliegtuigen. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein in beperkte mate door hefschroefvliegtuigen worden gebruikt. In dit aanwijzings-

besluit is enerzijds rekening gehouden met de nu reeds bestaande activiteiten met hefschroefvliegtuigen en is anderzijds, op grond van artikel 24, derde lid van de Luchtvaartwet, een maximum aantal bewegingen gesteld om te voorkomen dat een bij een aantal hefschroefvliegtuigenbewegingen behorende Ke-contour, buiten de grenzen van het luchtvaartterrein komt te liggen. In de aanwijzing van het luchtvaartterrein Hilversum is derhalve een aantal van 1.500 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen als maximum aantal bewegingen per jaar vastgelegd. De bij dit aantal vliegtuigbewegingen behorende berekende Ke-contour valt ruimschoots binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein.

Teneinde te voorkomen dat zeer zware en mogelijk veel geluid producerende helikopters gebruik kunnen maken van het luchtvaartterrein is het maximum startgewicht vastgelegd op 6.000 kg.

Zweefvliegtuigen vallen niet onder het BGKL, deze worden in het algemeen met behulp van een lier gestart. Wel is in de zonering rekening gehouden met een beperkt aantal starts met behulp van motorsleepvliegtuigen.

Motorzweefvliegtuigen vallen wel onder het BGKL.

Ingevolge beschikking LT/L 25258 van 15 november 1978 was het reeds geoorloofd vrije bemande ballonnen te laten opstijgen van het luchtvaartterrein. Op grond van deze aanwijzing blijft dit toegestaan. Omwille van de veiligheid is voorafgaande toestemming van de exploitant vereist. De betreffende beschikking wordt derhalve ingetrokken.

Berekening geluidszone

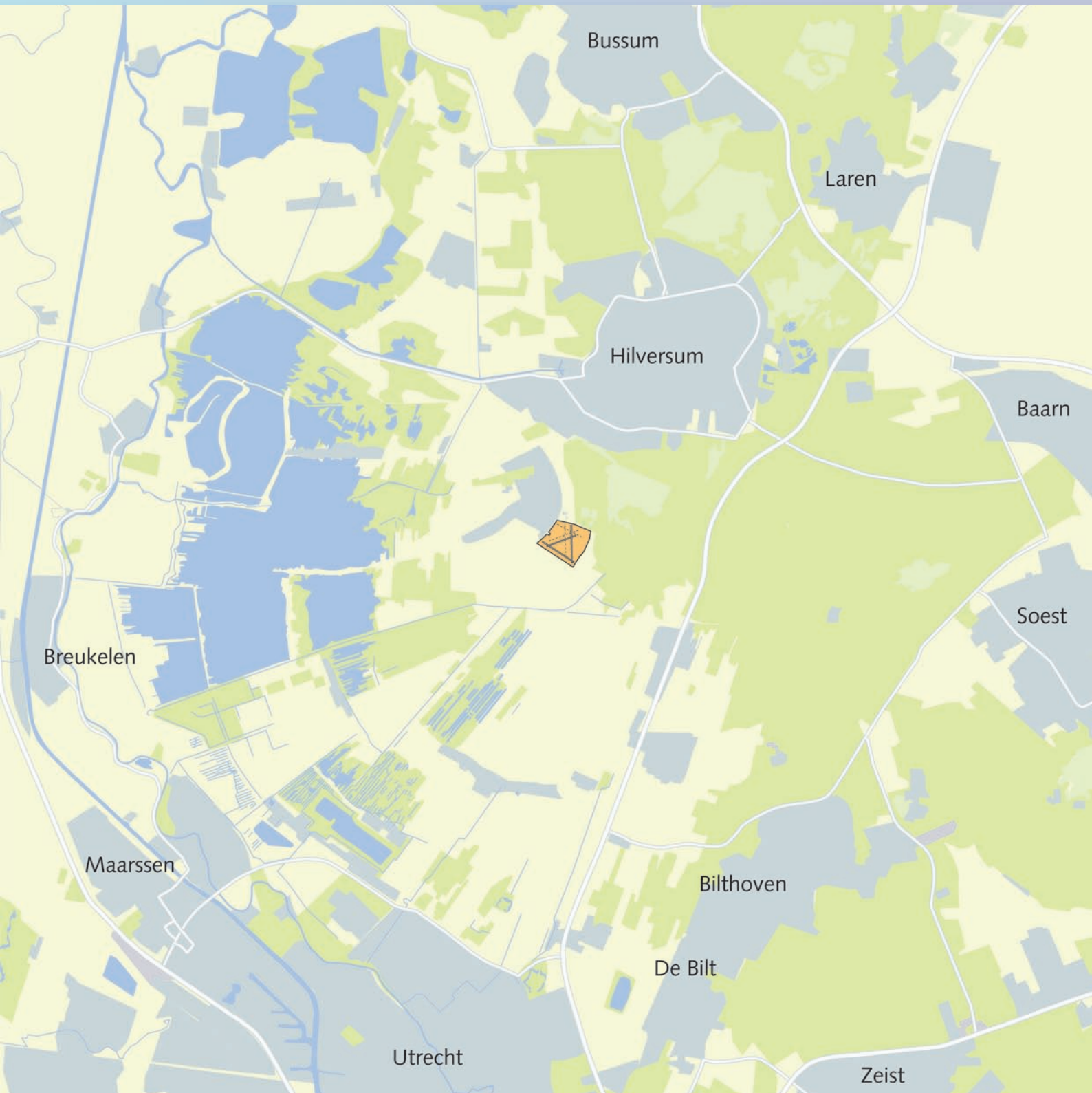
De berekening van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Hilversum is gebaseerd op 76.000 vliegtuigbewegingen (start en landing) met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving. Het aantal vliegtuigbewegingen is overeenkomstig de afspraken in het bestuurlijk overleg gebaseerd op het gebruik van het luchtvaartterrein in 1994.

Bij de berekening van de geluidszone is gebruik gemaakt van de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen, zoals gewijzigd op 29 maart 2001. De in de berekening gehanteerde geluidscategorieën en vliegtuigprestaties zijn genomen uit de Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart van oktober 2000, NLR-CR-2000-564.

Het baangebruik is afgeleid uit de actuele gegevens over de afgelopen vijf jaar. In de berekening zijn de baanlengtes gehanteerd zoals die op het ogenblik in gebruik zijn. Deze in gebruik zijnde baanlengtes zijn korter dan de fysiek mogelijk te gebruiken baanlengtes. De totale baanlengtes zijn in de onderhavige aanwijzing opgenomen omdat dat de feitelijke situatie weergeeft. In uitzonderingsgevallen zal van een andere baangedeelte gebruik worden gemaakt dan waarmee de berekening heeft plaatsgevonden.

De berekening is uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium onder berekeningsnummer 020916-163321.

luchthaven Hilversum



Het luchtvaarterrein in de regio

schaal 1 : 100.000





luchthaven Hilversum bijlage A



Het terrein, als aangegeven op de bij de beschikking van 17 maart 1961 behorende kaart

schaal 1 : 10.000

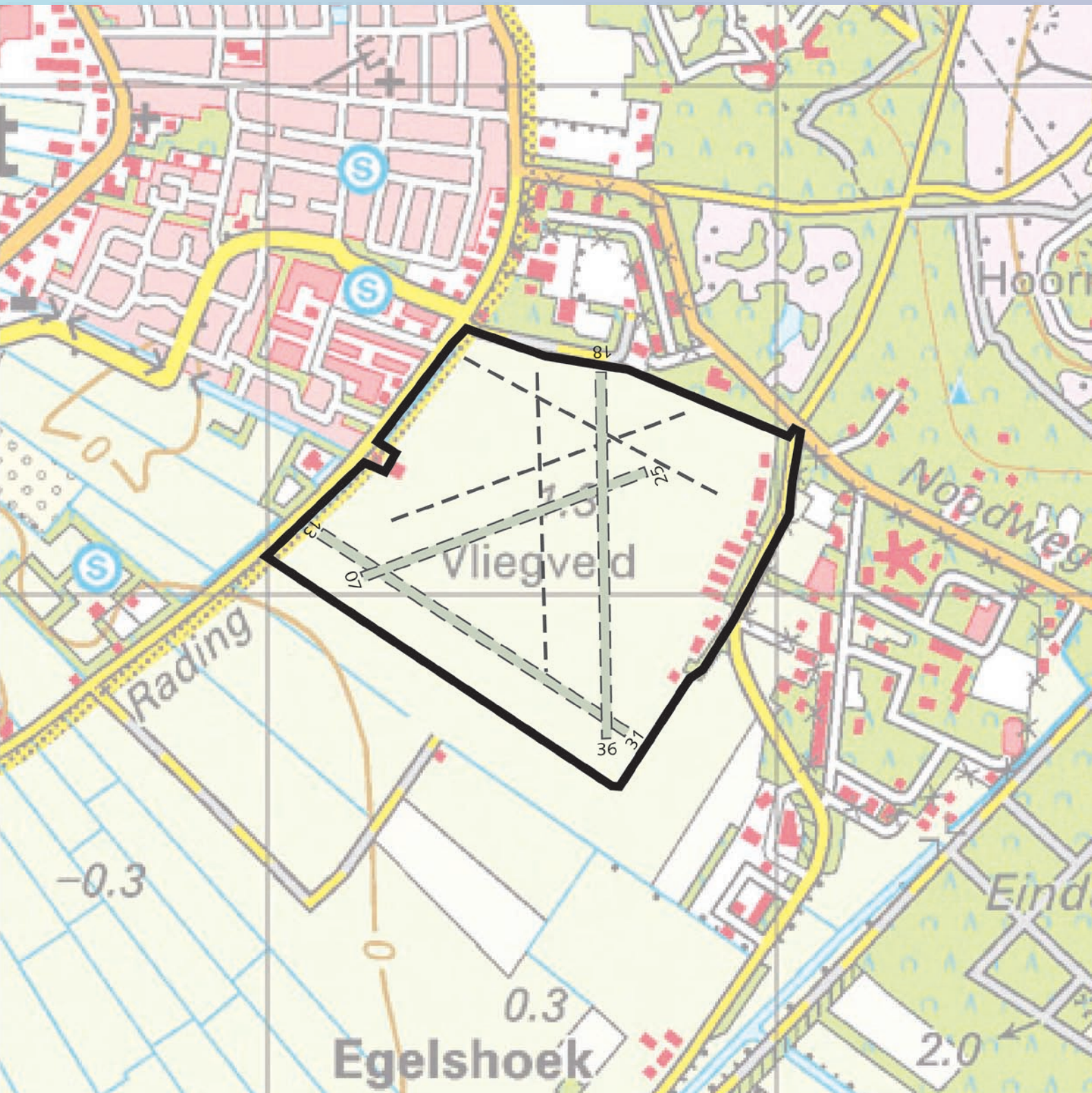


-  grens luchtvaartterrein
-  grens kadastraal perceel

Kadastrale gemeente Hilversum, sectie H

nr	oppervlak	eigenaar
3543	980	Luchtvaartbedrijf Ben-Air B.V.
3544	542030	Gemeente Hilversum

luchthaven Hilversum bijlage B



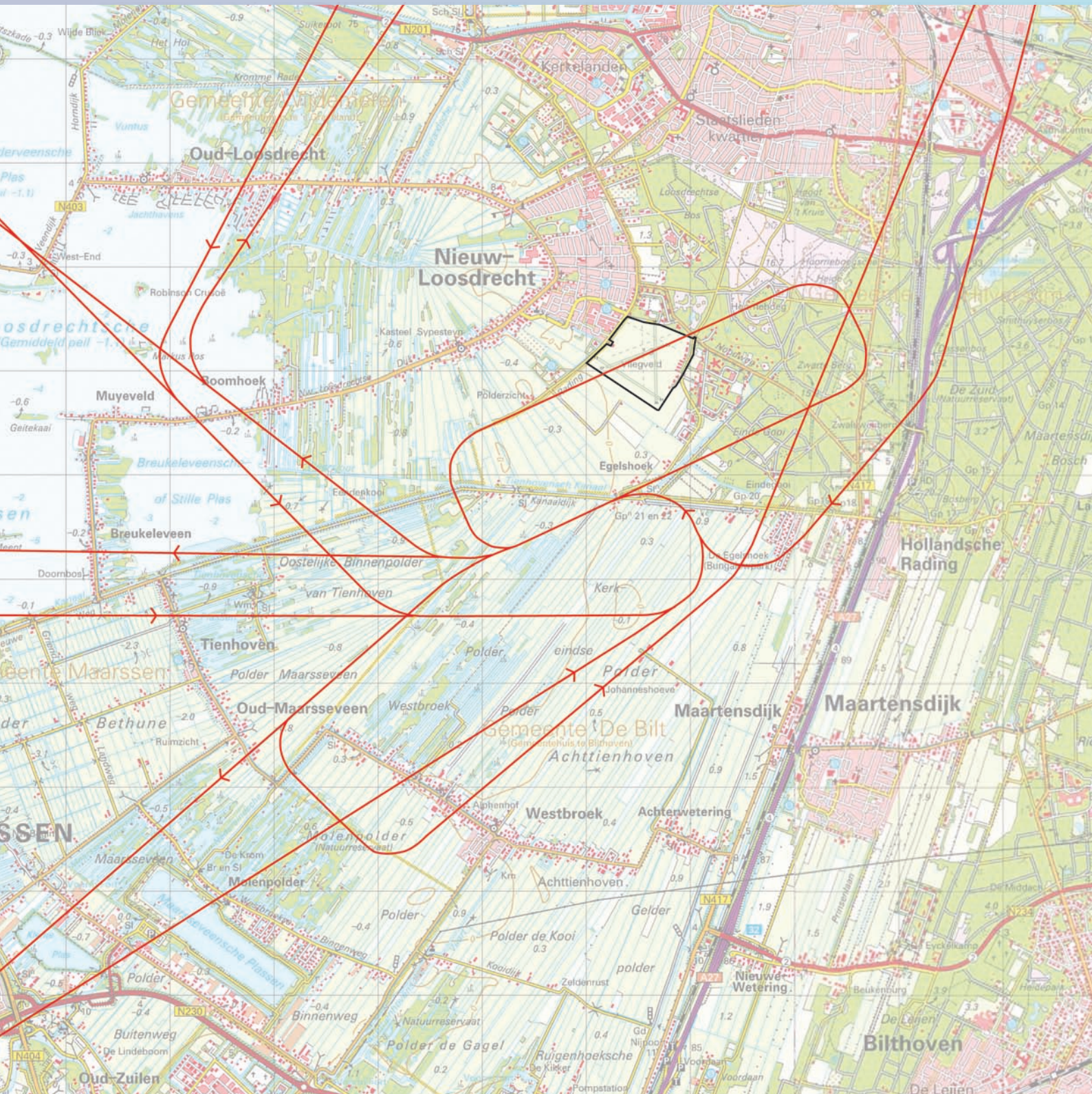
Kaart van het luchtvaartterrein Hilversum (tek.nr. 10-11886J-001)

schaal 1 : 10.000



- grens luchtvaartterrein
- ⋯ onverharde baan
- - - zweefvliegbaan

Luchthaven Hilversum bijlage C1



Aan- en uitvliegroutes baan 07 (tek.nr. 10-587)

schaal 1: 50.000



— aan- en uitvliegroutes

Luchthaven Hilversum bijlage C2



Aan- en uitvliegroutes baan 25 (tek.nr. 10-588)

schaal 1: 50.000



— aan- en uitvliegroutes

luchthaven Hilversum bijlage C3



Aan- en uitliegroutes baan 18 (tek.nr. 10-589)

schaal 1: 50.000



— aan- en uitliegroutes

Luchthaven Hilversum bijlage C4



Aan- en uitvliegroutes baan 36 (tek.nr. 10-590)

schaal 1: 50.000



— aan- en uitvliegroutes

Luchthaven Hilversum bijlage C5



Aan- en uitvliegeroutes baan 13 (tek.nr. 10-591)

schaal 1: 50.000



— aan- en uitvliegeroutes

Luchthaven Hilversum bijlage C6



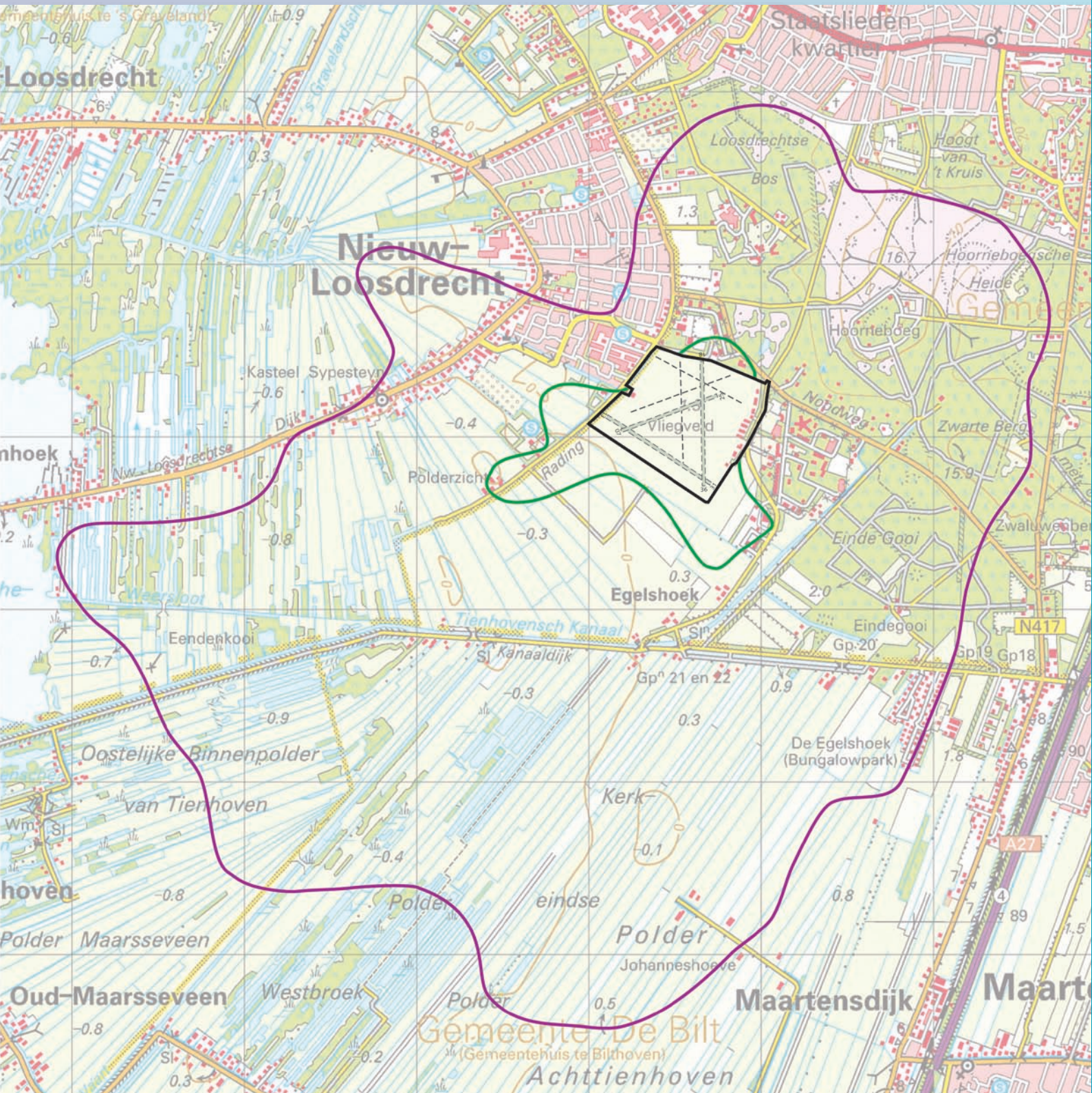
Aan- en uitvliegroutes baan 31 (tek.nr. 10-592)

schaal 1: 50.000



— aan- en uitvliegroutes

luchthaven Hilversum bijlage D



Kaart met de geluidszones (tek.nr. 10-23167-001)

NLR berekeningsnummer 020916-163321

schaal 1 : 30.000



-  47 Bkl geluidszone
-  57 Bkl geluidscoutour