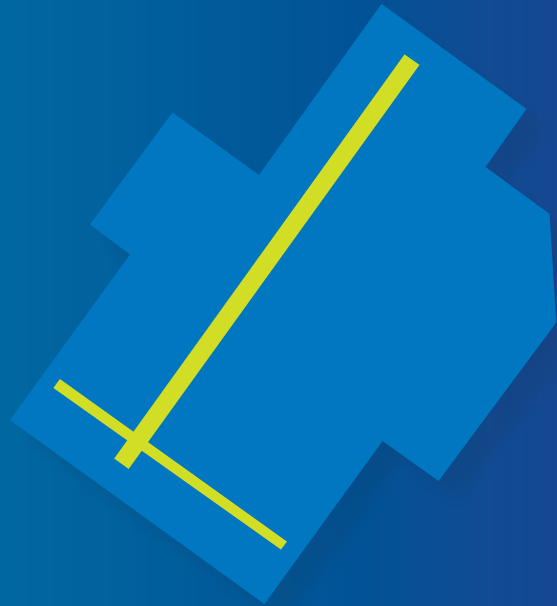


Aanwijzingsbesluit

# luchthaven **Texel**

tekst sedert 22 augustus 2003



# luchthaven Texel

In 1933 werd door de gemeente Texel een stuk grond gekocht behorende bij boerderij "de Vlijt". Op 26 juni 1937 werd het veld officieel geopend. De KLM onderhield een dagelijkse lijndienst tussen Schiphol en Texel.

In de Tweede Wereldoorlog kreeg de luchthaven een militaire bestemming en werd gebruikt door een jachtvliegschool en een opleidingssquadron voor meer-motorige vliegtuigen. Na de oorlog bleek een luchtlijn niet meer haalbaar. Er zijn nu een zweefvliegclub en een parachutistenclub gevestigd. In 1974 kreeg de luchthaven zijn huidige vorm, toen een volledige reconstructie van de luchthaven werd uitgevoerd.

## Aanwijzing Luchtvaartwet

Aanwijzing luchtvaartterrein Texel 29 oktober 1965.

### Wijzigingen op de aanwijzing:

- I. Aanwijzing 17 mei 1996 DGRLD/VI/L. 96.001381 (incl. RO-aanwijzing M134).
- II. Wijziging aanwijzing 9 december 1999, DGRLD/VI/L.99.350220. Wijziging wegens aanpassing grenswaarde geluid van 50 naar 47 Bkl.
- III. Wijziging aanwijzing 22 augustus 2003, DGL/03.U00566. Wijziging betreft vervanging artikel 7, eerste lid.

### Tekst aanwijzing:

#### Artikel 1

Het terrein, als aangegeven op de bij deze beschikking horende kaart (gemarkt Bijlage O), gelegen in de provincie Noord-Holland, bestaande uit de percelen, kadastraal bekend gemeente Texel, sectie A, nr. 3135, wordt ten behoeve van de N.V. Luchtvaartterrein Texel, hierna te noemen: exploitant, onder de benaming 'Luchtvaartterrein Texel', 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 uniforme daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden en overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, tussen 07.00 en 21.00 uur plaatselijke tijd, voorzover deze periode valt buiten de uniforme daglichtperiode, uitsluitend voor het landen en opstijgen met hefschroefvliegtuigen, welke zijn uitgerust met blindvlieginstrumenten, met dien verstande dat deze vluchten niet zijn les- of oefenvluchten.

#### 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 vijfde lid.
2. In het landingsterrein zijn gelegen:
  - a. een onverharde baan, gelegen in de geografische richting 036° -216° , met een

- lengte van 1.109 meter en een breedte van minimaal 25 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in code-nummer 2 en codeletter C, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit;
- b. een onverharde baan, gelegen in de geografische richting  $126^{\circ}$  -  $306^{\circ}$ , met een lengte van 622 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.
  3. In het landingsterrein is een landingsplaats gesitueerd ter grootte van 30 bij 30 meter voor het landen en opstijgen met hefschroefvliegtuigen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.
  4. De bij de in het vorige lid, onder a en b bedoelde banen behorende aan- en uitvliegroutes, zoals deze voor de berekening van de geluidszones, bedoeld in artikel 6, zijn gehanteerd, zijn aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage B1 en B2, behorende bij dit besluit.
  5. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Texel, en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens zijn opgenomen bij bijlage A, 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 geluidszones, 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 geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszones 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 drie 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 geluidszones als bedoeld in artikel 6 overschrijdt.
5. De gezagvoerder, dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een vliegtuig, gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken, met inachtneming van de in het tweede en derde lid bedoelde maatregelen.

### Artikel 6

1. De 47 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage C1, behorende bij dit besluit.
2. De 35 Ke geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage C2, behorende bij dit besluit.

### Artikel 7

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 de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat binnen 2 weken na afloop van de periode zoals in het Handhavingsvoorschrift Texel vermeld, opgave van de gegevens zoals dat is voorgeschreven in het Handhavingsvoorschrift Texel.

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

## Ontheffingen op de aanwijzing

- artikel 33, eerste lid, onder a Lvw: gebruik tbv zweefvliegtuigen onder voorwaarden (4 augustus 1971, LT/18802)
- artikel 33 Lvw: voor ander gebruik van de luchthaven, zijnde op het aangewezen luchtvaartterrein een deel van het niet door luchtvaartuigen in gebruik zijnde terreingedeelte te doen laten gebruiken als landbouwterrein en als motorcross-terrein onder voorwaarden (2 juli 1985, LT/L 23337).

## Aanwijzing Wet op de Ruimtelijke Ordening

Datum: 10 mei 1996

### *Aanwijzingen met betrekking tot de bestemmingsplannen*

#### Artikel 1

De gemeenteraad is 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 bijlagen A1 en A2 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.

Daarbij dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de eerdergenoemde bijlagen A1 en A2 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

1. Ten aanzien van gronden, met uitzondering van de in Bijlage A2 weergegeven Ke-zone waarop het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart (Stb. 1994, 387) van toepassing is, 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 geluidbelasting 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 geluidbelasting kleine luchtvaart.

2. Ten aanzien van gronden binnen de in Bijlage A2 aangegeven Ke-zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb. 1994, 387) van toepassing is en die volgens de plankaart een geluidsbelasting van meer dan 35 Ke ondervinden, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen die geluidsgevoelige objecten toelaten, behoudens in die gevallen waarin de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld als bedoeld in en met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 3 en 6 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen.

*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, eerste lid, 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 de bestemmingsplannen 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 ingesteld beroep.

### Bijlagen

Bijlage A: Kaart van het luchtvaartterrein Texel (tek.nr. 24-457) en een beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer.

Bijlage B1: Kaart met de aan- en uitvliegroutes (Bkl-berekening). (tek.nr. 24-451)

Bijlage B2: Kaart met de aan- en uitvliegroutes (KE-berekening). (tek.nr. 24-454)

Bijlage C1: Kaart met de geluidszone (Bkl-berekening).

Bijlage C2: Kaart met de geluidszone (Ke-berekening). (tek.nr. 24-456)

DGR/LD/VI/L 96.001381

### Bijlage A2

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

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

De toenemende internationalisering binnen Europa als 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.

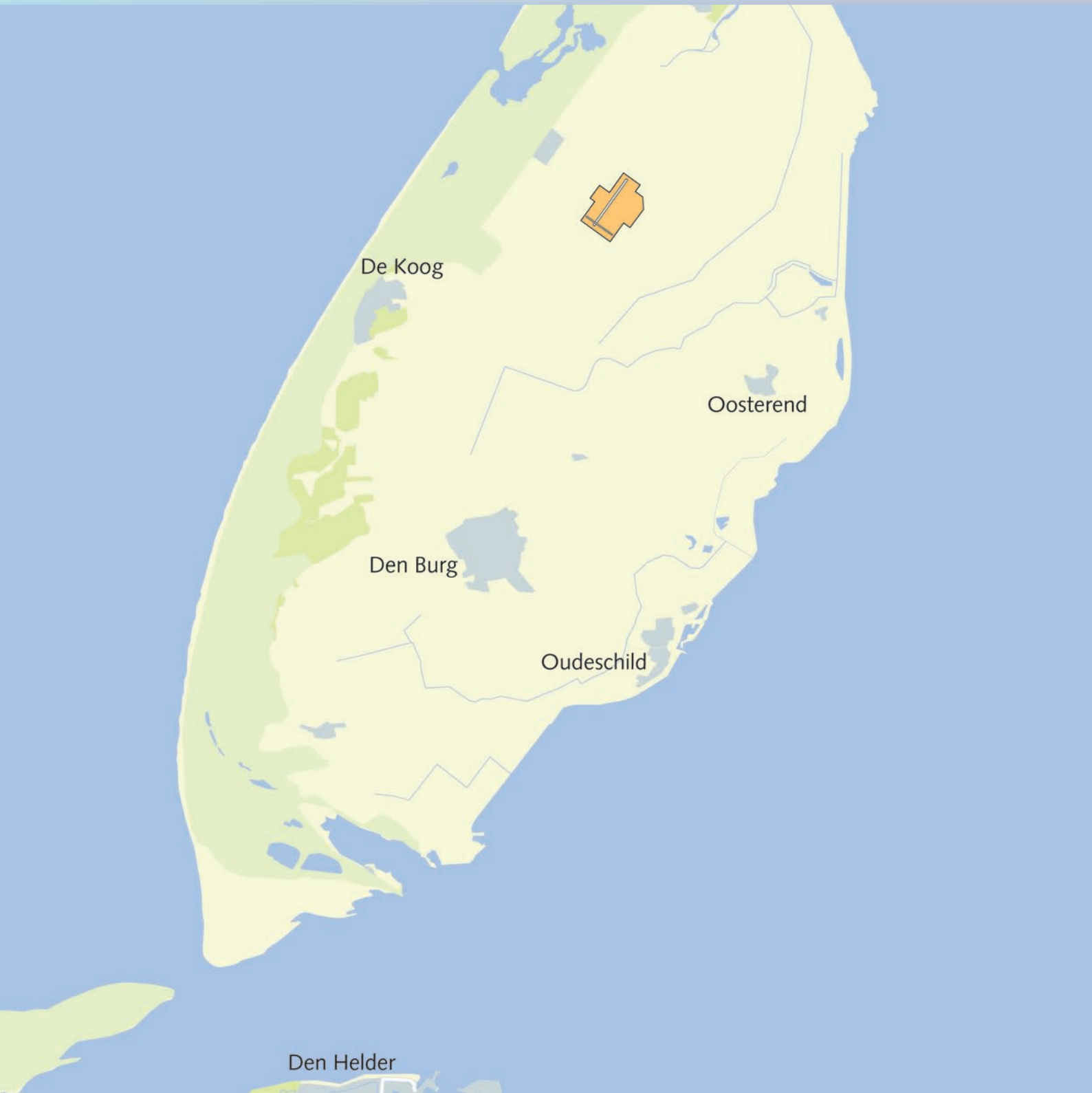
De autonome groei van de recreatieve luchtvaart is vooral mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

De ontwikkelingen op het luchtvaartterrein Texel volgt op slechts kleine afstand de landelijke ontwikkelingen in de kleine luchtvaart.

De ontwikkeling van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Texel zal zich met name voordoen in het aantal terreinvluchten, inclusief paravvluchten, het overlandverkeer, het buitenlandse verkeer en het verkeer van en naar olie- en gasplatforms en booreilanden met hefschroefvliegtuigen.

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 43.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving in het jaar 2000. Bij de berekening zijn vier categorieën vliegtuigen onderscheiden. De voor deze categorieën representatieve vliegtuigtypen zijn de Cessna 150 M, de Cessna 172 M, de Cessna 182 P en de Cessna 310 R. De Bkl-geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage C1. Op het luchtvaartterrein Texel vinden eveneens bewegingen met hefschroefvliegtuigen en met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving plaats. De berekening van de geluidsbelasting van deze soorten bewegingen, in Ke, levert een geluidszone op waarvan de 35 Ke-geluidscontour buiten de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein is gelegen. Deze geluidszone wordt in de aanwijzing vastgesteld. Bij de berekening van deze geluidszone is wat betreft het aantal bewegingen uitgegaan van 2.920 bewegingen met hefschroefvliegtuigen in het jaar 2000 en 20 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving zoals bedoeld in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen in het jaar 2000. De Ke-geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage C2.

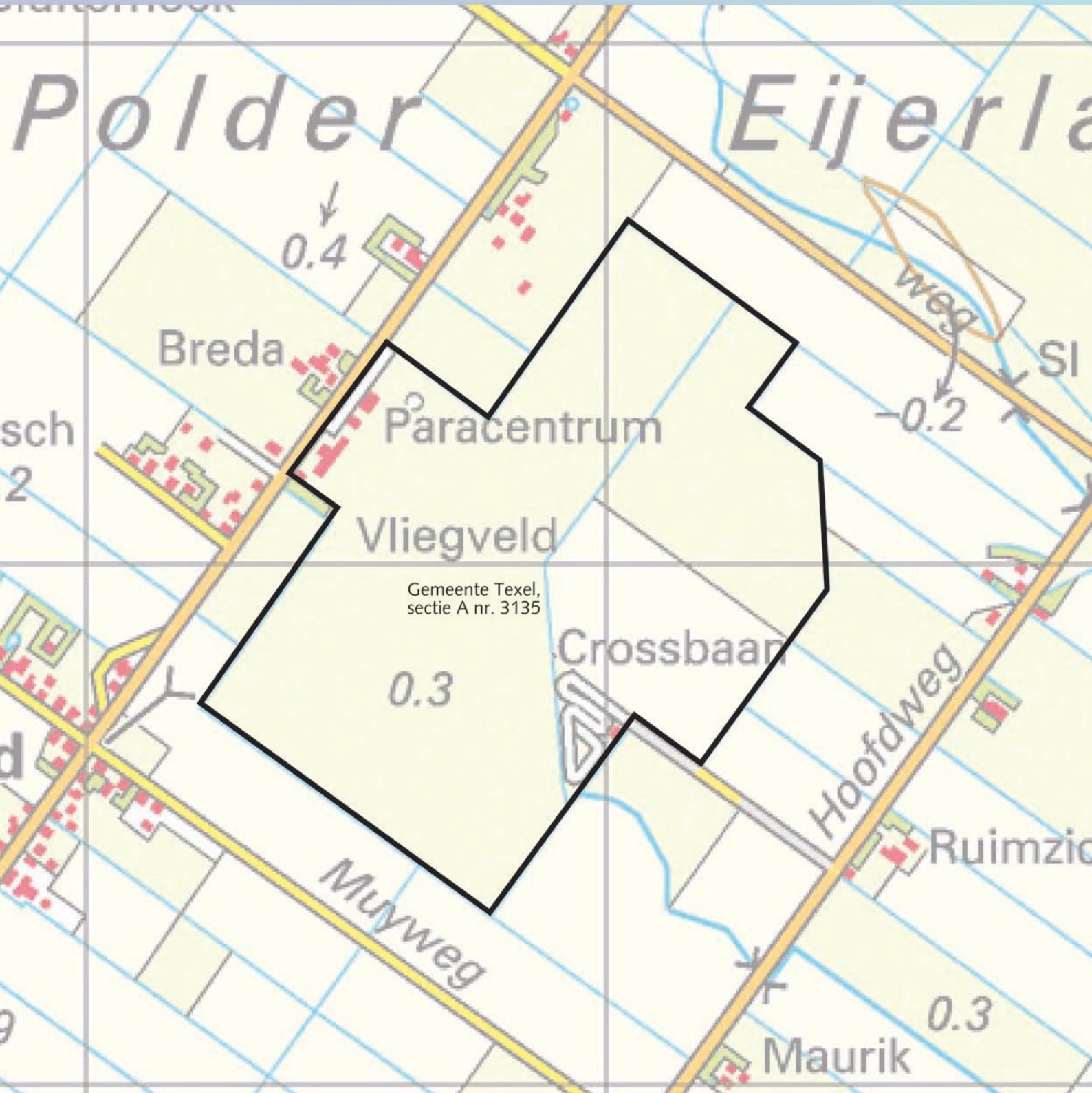
# luchthaven Texel



Het luchtvaartterrein in de regio

schaal 1 : 100.000





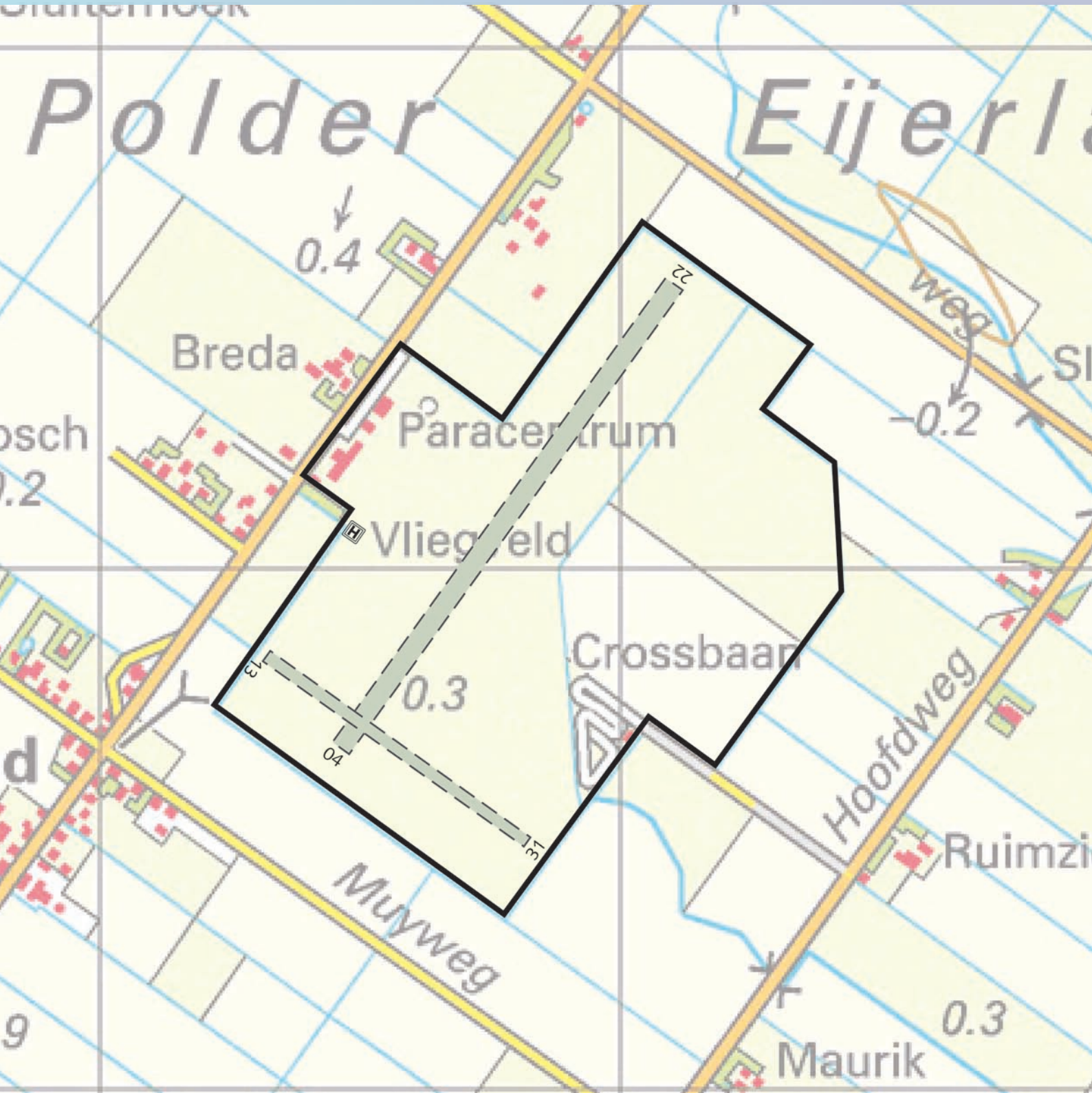
Kaart met kadastrale aanduidingen

schaal 1 : 10.000



— grens luchtvaartterrein en kadastraal perceel





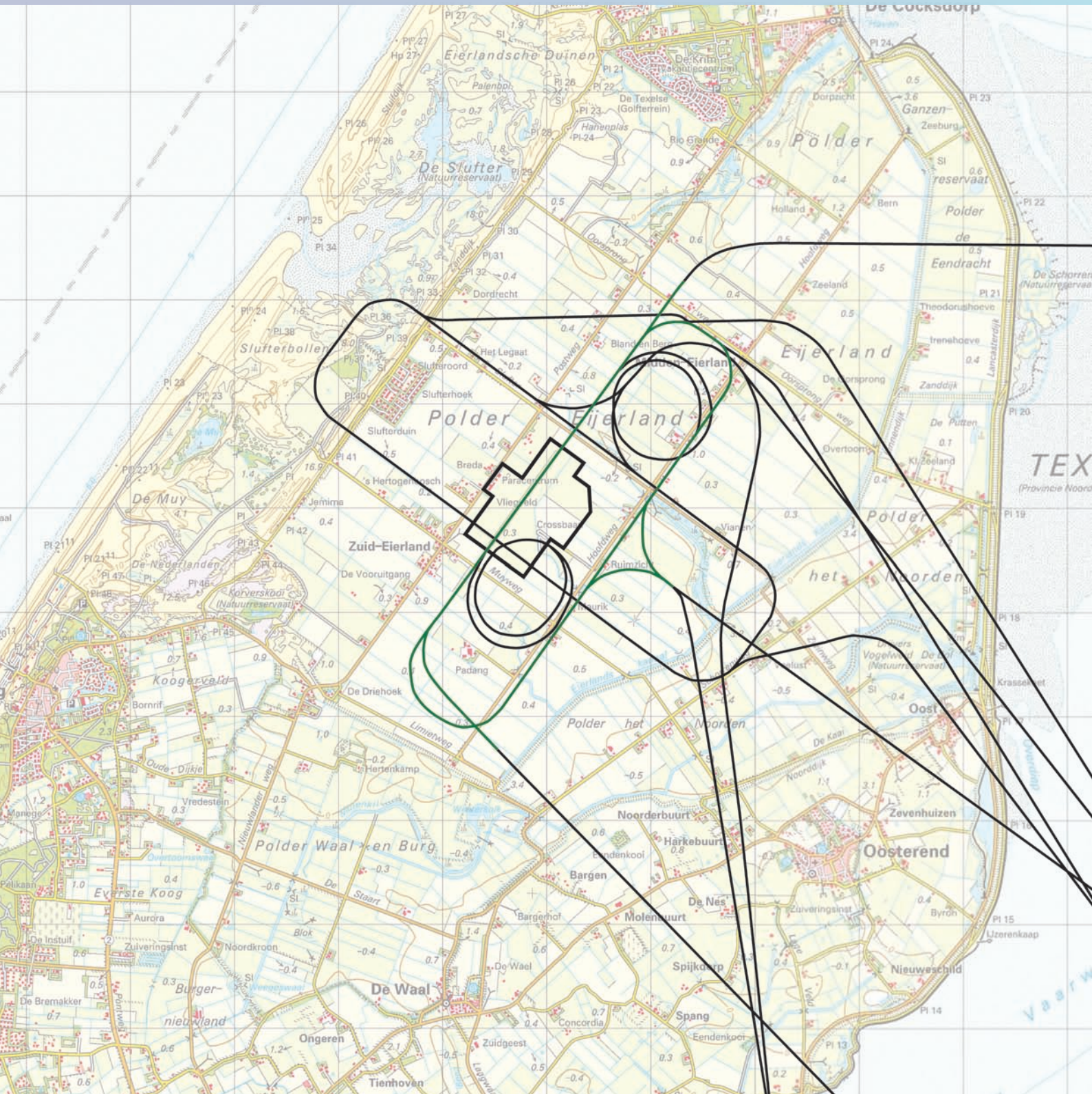
Kaart van het luchtvaartterrein Texel (tek.nr. 24-457)

schaal 1 : 10.000



- grens luchtvaartterrein
- - - - - onverharde baan
- ☐ helikopterplatform

# Luchthaven Texel bijlage B1



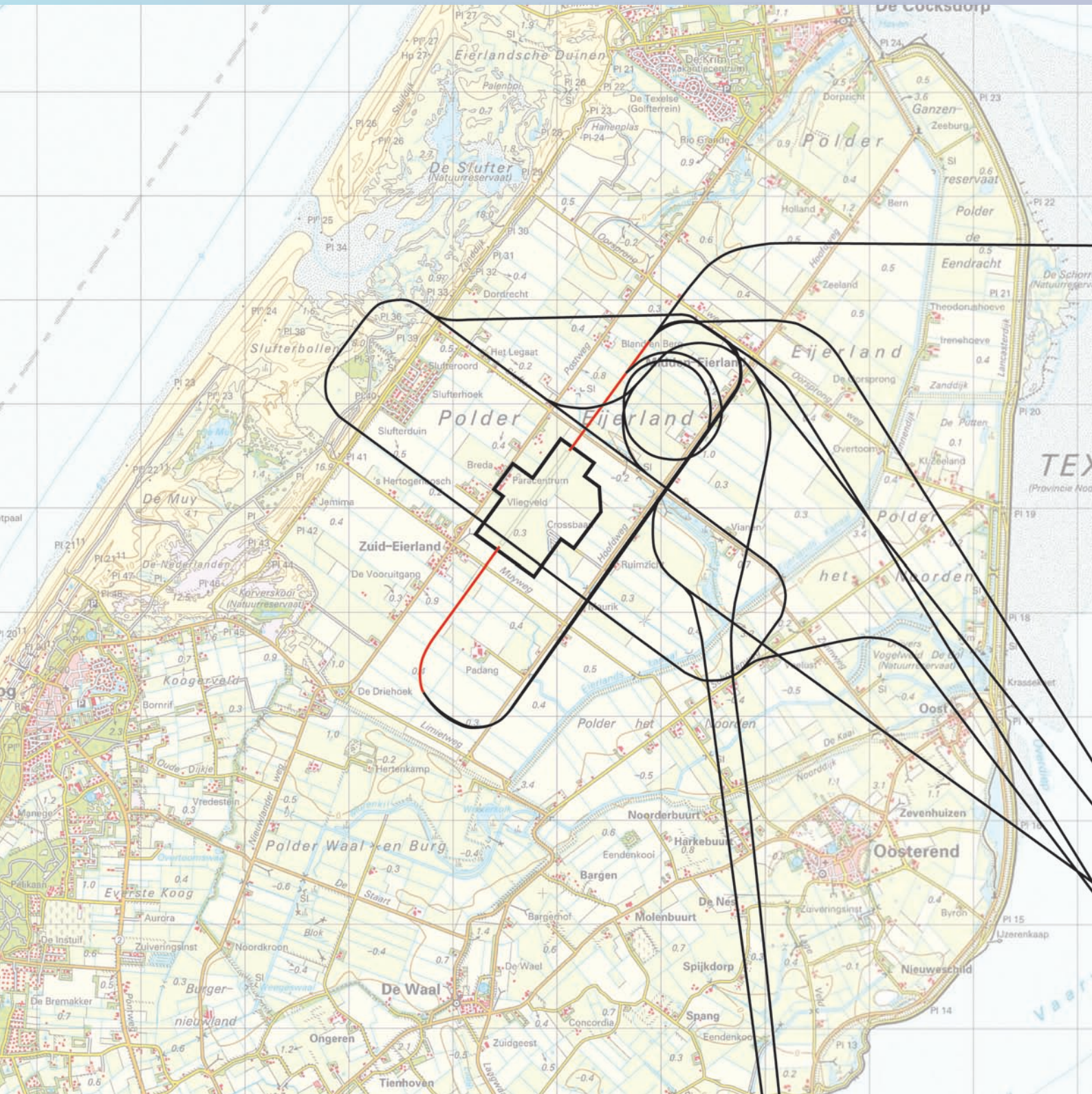
Kaart met de aan- en uitvliegroutes (Bkl-berekening) (tek.nr. 24-451)

schaal 1 : 50.000



 aan- en uitvliegroutes

# Luchthaven Texel bijlage B2



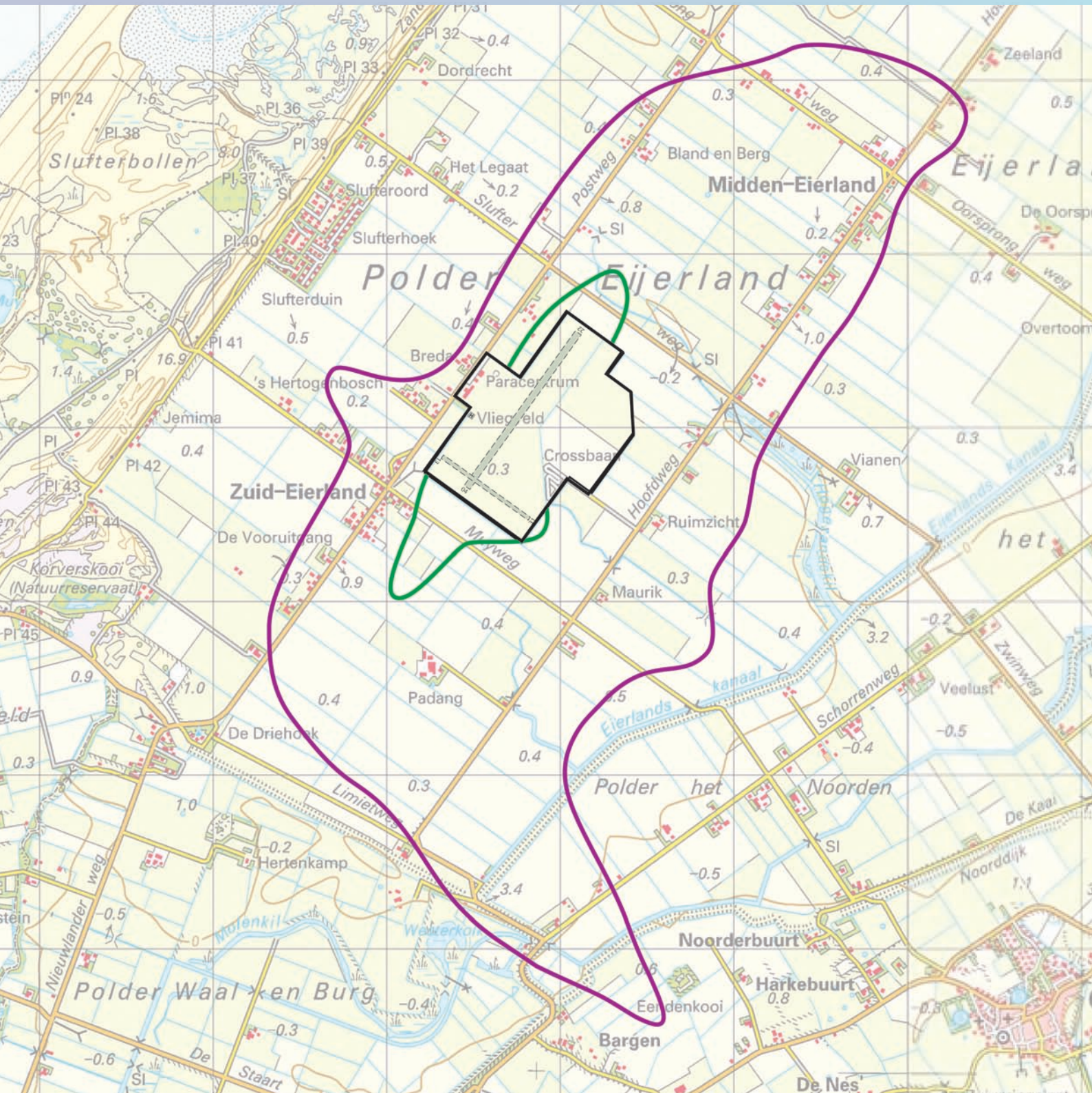
Kaart met de aan- en uitvliegroutes (Ke-berekening) (tek.nr. 24-454)

schaal 1 : 50.000



 aan- en uitvliegroutes

# Luchthaven Texel bijlage C1



## Kaart met de geluidszone (Bkl-berekening)

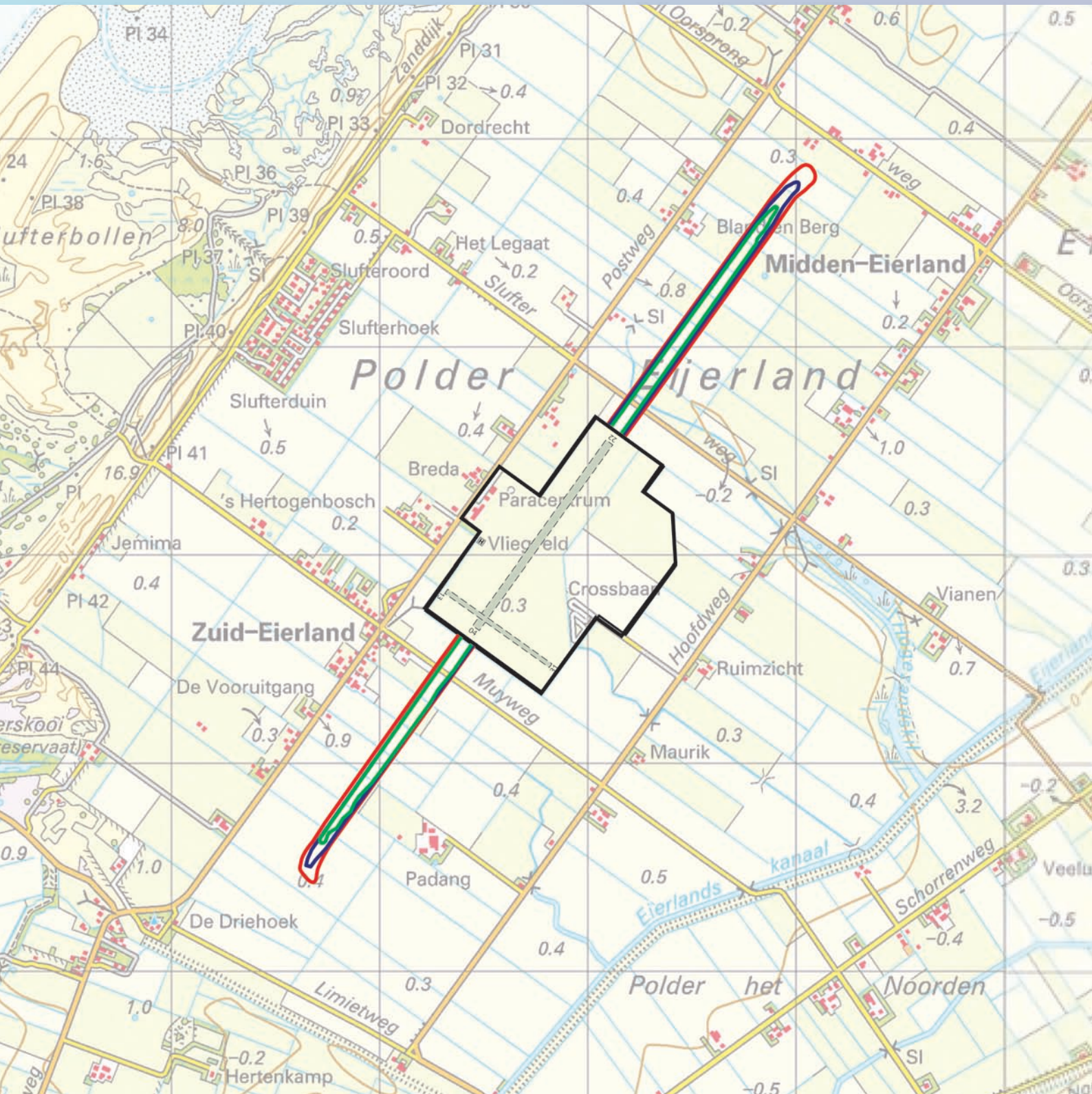
NLR berekeningsnummer 930115-232713

schaal 1 : 30.000



- 47 Bkl geluidszone
- 57 Bkl geluidscntour

## Luchthaven Texel bijlage C2



Kaart met de geluidszone (Ke-berekening) (tek.nr. 24-456)

NLR berekeningsnummer 920428-233530

schaal 1 : 25.000



- 45 Ke-geluidscontour
- 40 Ke-geluidscontour
- 35 Ke-geluidscontour