

Datum

01/11/03

Numme

DGL/ 03.U02733

Onderwerp

Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Drachten d.d. 3 juli 1980, nr. LT/L 23096, met inbegrip van de vaststelling van de Bkl geluidszone (Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Drachten.2003)



03.U02733



CAP

Digitaal  
beschikbaar

inf

## DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

Gelezen het advies van de Luchtverkeerscommissie van 1 februari 2002, DGL/02.421220;

Gelezen de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 23 oktober 2002, MG2002002347 betreffende de opschorting van het gebruik van de laagvliegroute 10A;

Gelezen het advies van de de Rijksplanologische Commissie/ Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC nr. RPC 0666 d.d. 27 maart 2003);

Gelezen het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, vierde lid, van de Luchtvaartwet van 23 september 2003;

Gelet op de artikelen 24, 25a en 27 van de Luchtvaartwet alsmede het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

P

## BESLUIT

### Artikel I

Het besluit van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 3 juli 1980, LT/L 23096, komt te luiden:

### Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Drachten, gelegen in de gemeente Smallingerland in de provincie Fryslân, ten behoeve van de Stichting Vliegveld Drachten, hierna te noemen exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Drachten behoren de percelen en perceelgedeelten die met opgave van de kadastrale aanduidingen zijn aangegeven op de kaart als bedoeld in artikel 20, tweede lid van de Luchtvaartwet, opgenomen in bijlage A behorende bij dit besluit.

### Artikel 2

Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal burgerluchtverkeer en het burgerluchtverkeer van en naar de landen die partij zijn bij het Akkoord van Schengen.

### Artikel 3

1. De exploitant is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, lokalen ter beschikking te stellen 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 is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond ter beschikking te stellen 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 is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid te geven voor het afhandelen van luchtreizigers en goederen, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, te betalen door degenen die de afhandeling verzorgen.

### 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 vierde lid.
2. In het landingsterrein is gelegen een verharde baan in de geografische richting 080 - 260 (afgerond op tientallen graden) met een lengte van 950 meter en een breedte van 31 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit.
3. De bij de baan behorende aan- en uitvliegroutes zijn aangegeven op de kaart in bijlage C, behorende bij dit besluit.
4. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Drachten, en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit.

### Artikel 5

1. Het gebruik van het luchtvaartterrein door Micro Light Aeroplanes is toegestaan.
2. Aan het gebruik van het luchtvaartterrein worden voor al het luchtverkeer de volgende voorschriften verbonden:
  - a. het luchtvaartterrein is gesloten voor alle luchtverkeer indien de militaire laagvliegroute 10A operationeel is;

- b. het gebruik van het luchtvaartterrein is behoudens het onder a gestelde toegestaan gedurende de daglichtperiode en vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden;
- c. een gelijktijdige aanwezigheid van één of meer Micro Light Aeroplanes en andere luchtvaartuigen in het circuitgebied is niet toegestaan;
- d. het uitvoeren van circuit-, oefen- en proefvluchten is afhankelijk van toestemming van de exploitant en kan door de exploitant worden beperkt tot bepaalde gedeelten van een etmaal;
- e. de exploitant kan maximaal 20 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per gebruiksjaar toestaan;
- f. het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein is uitsluitend toegestaan indien daarvoor tevoren toestemming is verleend door de exploitant.

#### **Artikel 6**

Rond het luchtvaartterrein is een geluidszone voor luchtvaartuigen van toepassing als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour behorende bij de waarde 57 bkl. Deze geluidszone met bijbehorende contour is aangegeven op een topografische kaart opgenomen in bijlage E, behorende bij dit besluit.

#### **Artikel 7**

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting binnen de in artikel 6 genoemde geluidszone de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt, alsmede maximaal 20 helikopterbewegingen per jaar.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in het eerste lid genoemde aantal helikopterbewegingen, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, dan wel overschrijding van het aantal toegestane helikopterbewegingen, te voorkomen.
3. 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 lid bedoelde maatregelen.

#### **Artikel 8**

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 Drachten vermeld, opgave van de gegevens zoals dat is voorgeschreven in het Handhavingsvoorschrift Drachten .

#### **Artikel 9**

Het gebruiksplan, 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**

De exploitant mag maximaal 10 niet luchtvaartgebonden maatschappelijke activiteiten gedurende in totaal maximaal 25 dagen per jaar op het luchtvaartterrein accommoderen indien:

- a. gedurende het plaatsvinden van een dergelijke activiteit het luchtvaartterrein voor alle luchtverkeer gesloten is;
- b. de sluiting van het luchtvaartterrein aan gebruikers ruimschoots van te voren is bekendgemaakt;
- c. de burgermeester van Smalingerland voor het houden van de activiteit toestemming heeft verleend;
- d. alle noodzakelijke vergunningen voor het houden van de desbetreffende activiteit zijn verleend.

#### **Artikel 11**

Op een verzoek tot vergoeding van schade ten gevolge van dit besluit is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 12**

De ontheffing ex artikel 14 Lvw van 3 juli 1980, nr. LT/L 23097 betreffende het kunnen gebruiken van een aan het luchtvaartterrein toegevoegd terrein, de beschikking van 18 februari 1983, nr. LI/L 20832 betreffende de ontheffing tot uitvoering van internationale vluchten in incidentele gevallen, de beschikking van 5 april 1983, nr. LT/L 21678, betreffende de ontheffing dat het geoorloofd is om op het aangewezen

luchtvaartterrein Drachten schapen te weiden en de beschikking van 14 april 1992, nr. LI/LT/92.2991 betreffende de ontheffing tot het op te stijgen met vrije ballonnen worden hierbij ingetrokken.

**Artikel 13**

Dit besluit wordt aangehaald als: Aanwijzing luchtvaartterrein Drachten 2003.

**Artikel II**

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

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de toelichting en de bijlagen die ter inzage worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw. drs M.H. Schultz van Haegen

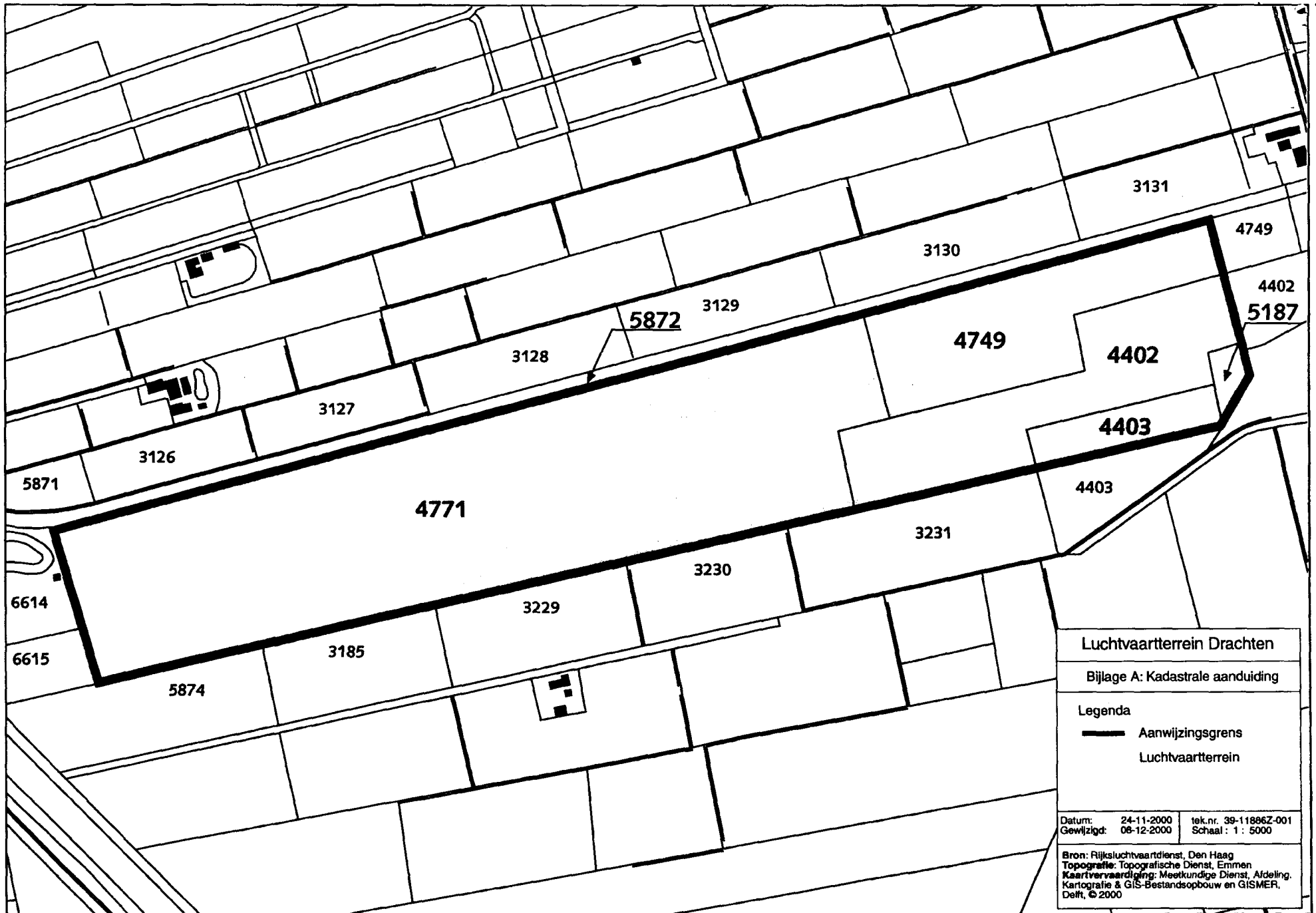
Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht een gemotiveerd bezwaarschrift indienen. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken. De termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit in de Staatscourant is geplaatst.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en bevat tenminste de naam van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waarop het bezwaar betrekking heeft en de gronden van het bezwaar.

Het bezwaarschrift dient, onder vermelding van 'Bezwaarschrift aanwijzing luchtvaartterrein Drachten' op de envelop, te worden verstuurd naar: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofddirectie Juridische Zaken, sector Luchtvaart, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag. Indieners van een bezwaarschrift zullen in de gelegenheid worden gesteld hun bezwaarschrift toe te lichten op een hoorzitting.

Indien onverwijld spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening aan te vragen bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in Den Haag. Voorwaarde voor het aanvragen van een voorlopige voorziening is dat een bezwaarschrift is ingediend. Bij de Raad van State is griffierecht verschuldigd.

Bijlage A	Kaart en lijst met kadastrale aanduidingen van het luchtvaartterrein Drachten.	Tek. 39-11886Z-001
Bijlage B	Kaart van het luchtvaartterrein Drachten	Tek. 39-11886Z-002
Bijlage C	Kaart met de aan- en uitvliegroutes.	Tek. 39-11886Z-003
Bijlage D	Verwachte ontwikkeling van het verkeer en de toegepaste gegevens voor de berekening van de geluidszone	
Bijlage E	Kaart met de bkl-geluidszone en de daarbij behorende contour	Tek. 39-23167-001



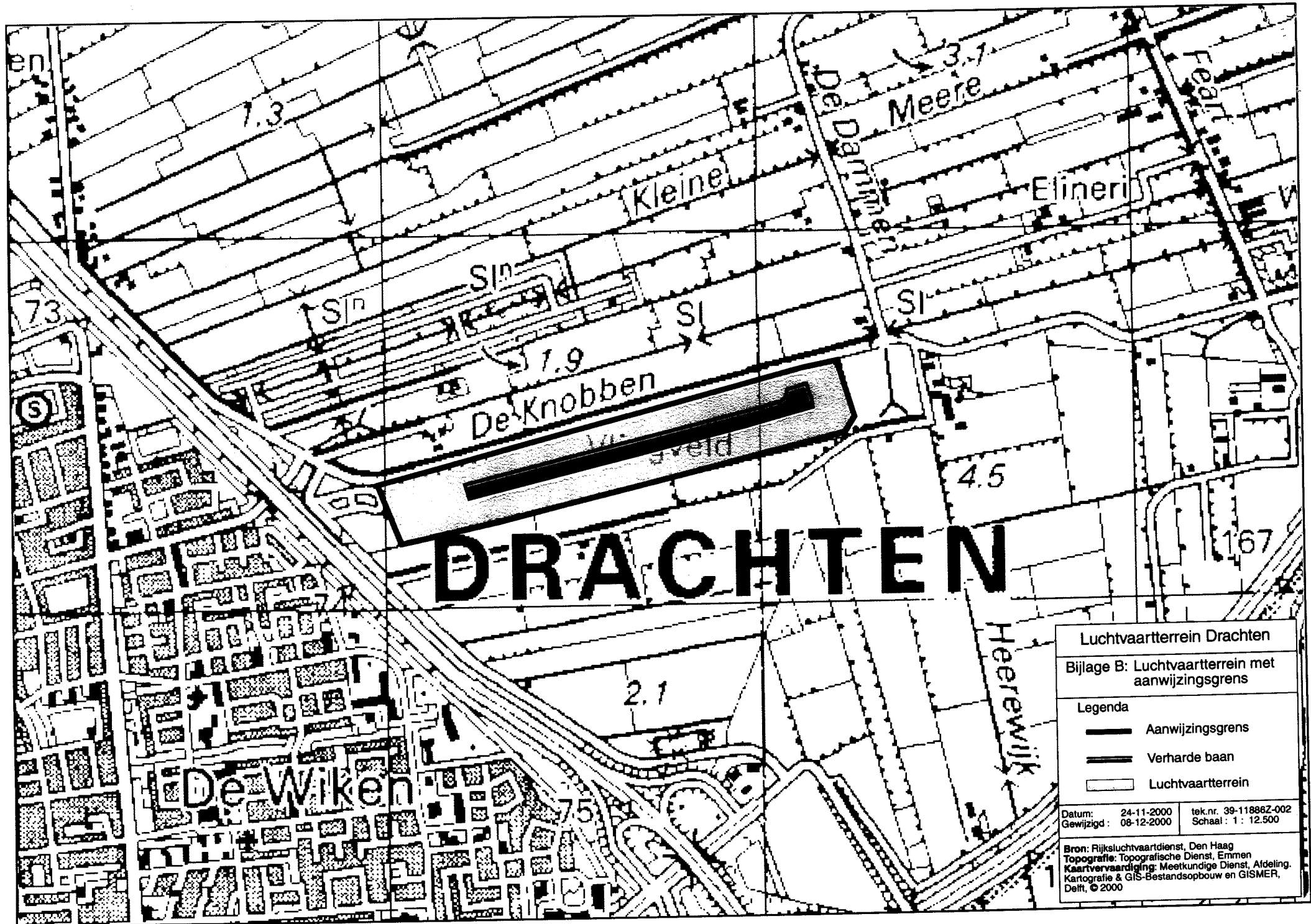
<b>Luchvaartterrein Drachten</b>	
Bijlage A: Kadastrale aanduiding	
Legenda	
	Aanwijzingsgrens
	Luchvaartterrein
Datum: 24-11-2000	tek.nr. 39-11886Z-001
Gewijzigd: 06-12-2000	Schaal: 1 : 5000
Bron: Rijksluchvaartdienst, Den Haag Topografie: Topografische Dienst, Emmen Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER, Delft, © 2000	

## Behorende bij bijlage A. Lijst met kadastrale aanduidingen

Kadastrale gemeente Drachten, sectie B

nr	opp	opp in aanwijzing	eigenaar
4402	03.86.04	03.55.79	gemeente Smalingerland
4403	01.82.43	00.78.08	gemeente Smalingerland
4749	04.32.74	03.65.96	gemeente Smalingerland
4771	16.15.14	16.15.14	gemeente Smalingerland
5187	00.13.59	00.11.66	gemeente Smalingerland
totaal	26.29.94	24.26.63	




De kadastrale percelen zijn in gebruik als luchtvaartterrein.



# DRACHTEN

**Luchtvaartterrein Drachten**  
 Bijlage B: Luchtvaartterrein met  
 aanwijzingsgrens

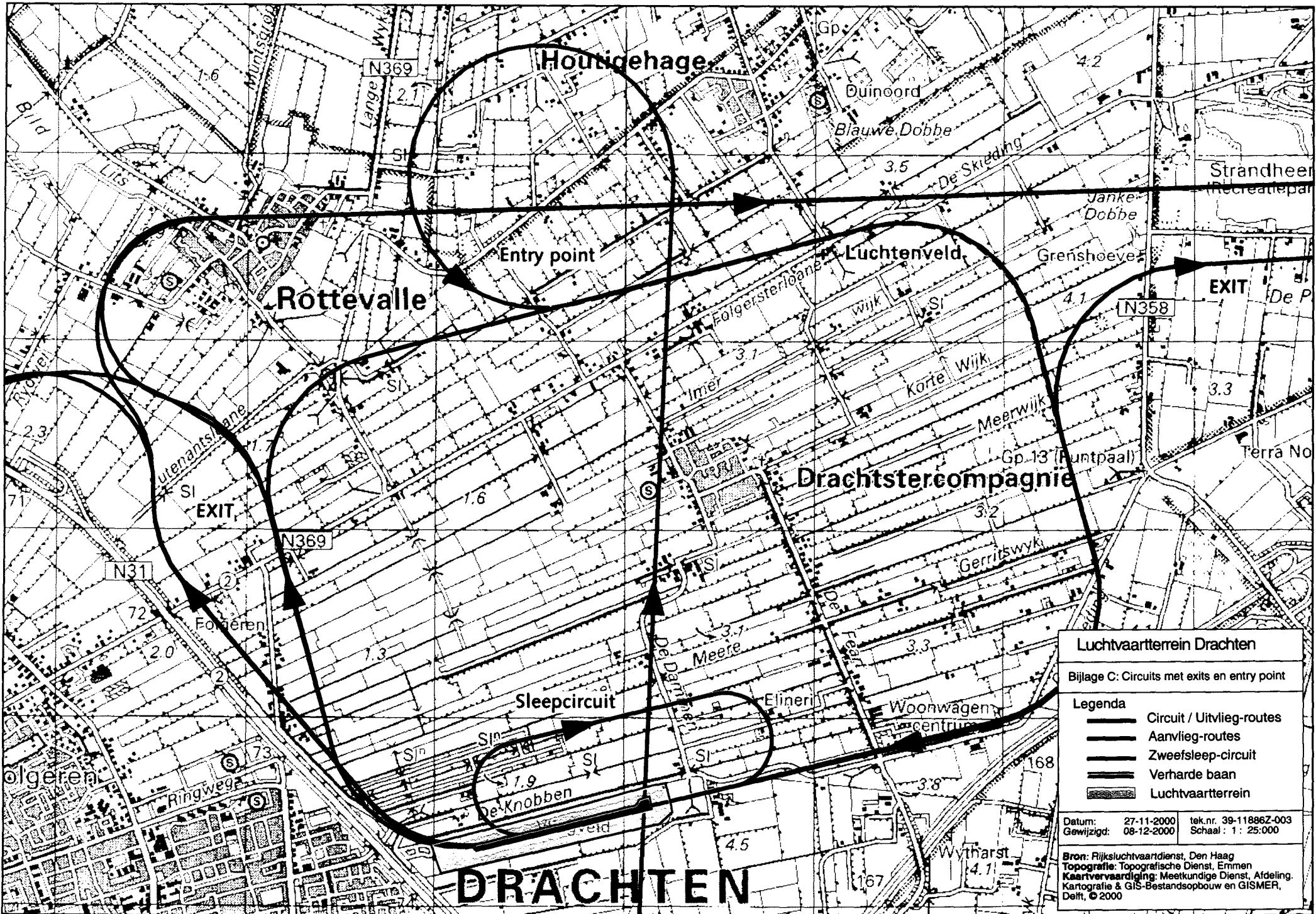
**Legenda**

-  Aanwijzingsgrens
-  Verharde baan
-  Luchtvaartterrein

Datum: 24-11-2000    tek.nr. 39-11886Z-002  
 Gewijzigd: 08-12-2000    Schaal: 1:12.500




Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag  
 Topografie: Topografische Dienst, Emmen  
 Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling  
 Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,  
 Delft, © 2000





**Luchtvaartterrein Drachten**

Bijlage C: Circuits met exits en entry point

- Legenda**
-  Circuit / Uitvlieg-routes
  -  Aanvlieg-routes
  -  Zweefsleep-circuit
  -  Verharde baan
  -  Luchtvaartterrein

Datum: 27-11-2000 tek.nr. 39-11886Z-003  
 Gewijzigd: 08-12-2000 Schaal: 1: 25:000

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag  
 Topografie: Topografische Dienst, Emmen  
 Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling  
 Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,  
 Delft, © 2000

## Bijlage D. Beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen

### 1. Beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen

In de aanwijzing van 3 juli 1980 is sprake van maximaal 600 vliegtuigbewegingen in afwachting van de resultaten voortvloeiend uit de zonerings.

Medio 2000 heeft Friesland Aviation zich op het luchtvaartterrein gevestigd. De komst van dit bedrijf doet verwachten dat in de komende jaren het aantal vliegtuigbewegingen zal toenemen. In haar brief van 30 oktober 2002 geeft de Stichting Vliegveld Drachten aan dat dit bedrijf zich sterk ontwikkelt en dat voor verder gebruik zich gegadigden hebben aangediend. De Stichting spreekt de verwachting uit dat het aantal vliegtuigbewegingen beperkt zal stijgen. Deze bewegingen hebben een vooral zakelijk karakter. Voor het aantal bewegingen houdt de Stichting het op maximaal 2.000.

Het aantal vliegtuigbewegingen (excl. MLA's) heeft zich als volgt ontwikkeld:

jaar	totaal	Jaar	totaal	jaar	totaal
1979	108	1987	653	1995	179
1980	12	1988	616	1996	171
1981	162	1989	768	1997	32
1982	90	1990	551	1998	24
1983	384	1991	407	1999	127
1984	556	1992	306	2000	191
1985	394	1993	461	2001	341
1986	805	1994	359	2002	234

(bron: Stichting Vliegveld Drachten)

Lang is het gebruik (geweest) dat in de provincie Fryslân jaarlijks ontheffingen worden afgegeven voor incidenteel gebruik van ruim 10, over de gehele provincie verspreid liggende terreinen voor het gebruik door Micro Light Aeroplanes (MLA's). Het ligt in de bedoeling het MLA-gebruik meer te concentreren en te reguleren op het luchtvaartterrein Drachten.

Sinds 15 mei 2000 wordt op het luchtvaartterrein op basis van jaarlijks verleende beschikkingen gevlogen met MLA's. In 2001 zijn ca. 3.000 MLA-bewegingen gerealiseerd, maar dit is geen representatief aantal. Het jaar 2001 was een aanloopjaar, er was sprake van de MKZ-crisis en één van de vliegtuigen was 1 1/2 maand uit de roulatie. In 2002 zijn 5.720 MLA-bewegingen gerealiseerd. In december 2003 is een nieuw hangar gebouwd gerealiseerd en de ulv-vereniging Fryslân heeft een aanvraag ingediend voor de bouw van een tweede hangaar. Er zal in de toekomst een spreiding van de MLA-bewegingen plaatsvinden als er ook op maandag en woensdag met MLA's wordt gevlogen. In haar brief van 30 oktober 2002 geeft de Stichting Vliegveld Drachten aan dat de groei van de ulv-vereniging Fryslân 90% van haar bewegingen realiseert met toestellen met een startgewicht van boven de 390 kg. De Stichting spreekt de verwachting uit dat, mede gezien de groei van het aantal leden van 30 naar ca. 85 en het feit dat nieuwe leden in de toekomst meer gaan vliegen, 8.000 bewegingen een redelijke schatting is.

In zijn brief van 23 oktober 2002 geeft de Staatssecretaris van Defensie aan besloten te hebben het gebruik van de nabij het luchtvaartterrein Drachten gelegen laagvliegroute 10A op te schorten. Definitieve besluitvorming over het gebruik van deze laagvliegroute zal plaatsvinden in het kader van de besluitvorming over het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen.

De gemeente Smallingerland heeft aangegeven dat zij op termijn zou kunnen aandringen op opheffing van het luchtvaartterrein om andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

### 2. Verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de berekening van de bkl-geluidszone

Uitgangspunt bij het aanwijzingsbesluit is sluiting van het luchtvaartterrein Drachten voor alle verkeer op de tijden dat de huidige militaire laagvliegroute 10A opengesteld is. Behoudens deze situatie is het luchtvaartterrein Drachten gedurende de daglichtperiode geopend.

## 2.1. Verkeersverdeling Drachten MLA- verkeer

Tabel 1. Baangebruik

Baan	Gebruik (excl meteo)	Gebruik (incl. meteo)
08	30 %	40 %
26	70 %	80 %

Tabel 2 Aantal bewegingen

Soort vlucht	Aantal
Start	2.000
Landing	2.000
Circuit	4.000

Tabel 3 Verdeling van het verkeer over het jaar en over de week

Periode	Totaal	Bewegingen za/zo/feestdagen	Bewegingen overige dagen
6 drukke maanden	80 %	65 %	35 %
6 rustige maanden	20 %	65 %	35 %

Tabel 4 Verdeling over het etmaal

Lokale tijd	Nachtstraf- factor	Totaal	Drukke maanden	Rustige maanden
23:00-07:00 uur	10	0	0	0
07:00-19:00 uur	1	7.400	5.860	1.540
19:00-23:00 uur	3,16	600	540	60

Tabel 5 Verdeling over de geluidscategorieën

categorie	percentage
7	60 %
8	40 %

## 2.2. Verkeersverdeling Drachten van niet- MLA- verkeer

Tabel 6 Baangebruik

Baan	Gebruik (excl meteo)	Gebruik (incl. meteo)
08	30 %	40 %
26	70 %	80 %

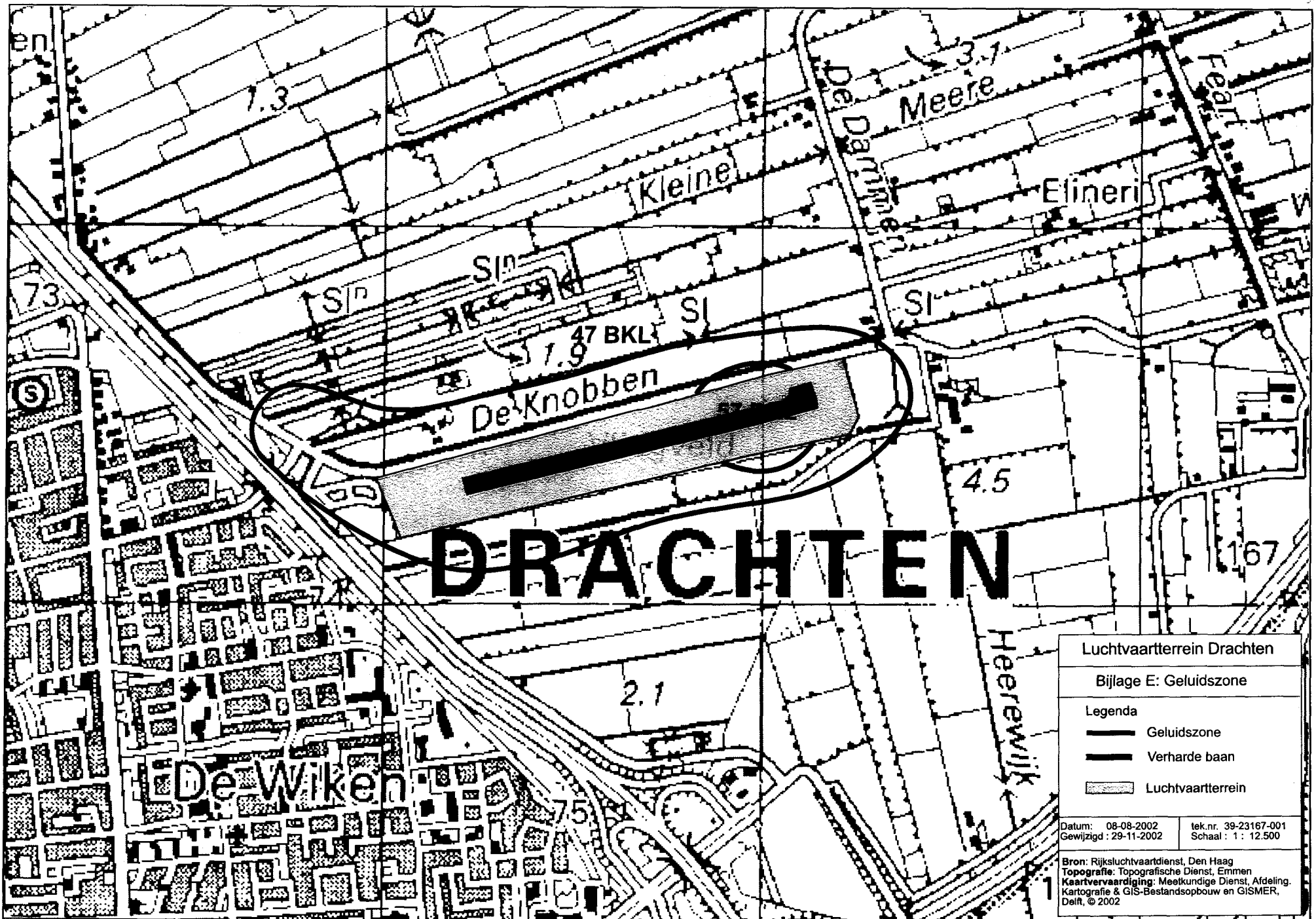
Tabel 7 Aantal bewegingen per categorie per soortvlucht

Soort vlucht	categorie				Totaal
	1	2	3	5	
Circuit			310	310	620
Landing	14	55	276	345	690
Start	14	55	276	345	690
Totaal	28	110	862	1.000	2.000

Tabel 8 Aantal bewegingen per baan per vluchtsoort

Baan	Soort vlucht			Totaal
	circuit	landing	start	
08			207	207
26	620	690	483	1.793




Opm. Baan 08 mag uitsluitend voor starts worden gebruikt.



Luchtvaartterrein Drachten

Bijlage E: Geluidszone

Legenda

-  Geluidszone
-  Verharde baan
-  Luchtvaartterrein

Datum: 08-08-2002      tek.nr. 39-23167-001  
 Gewijzigd: 29-11-2002      Schaal: 1: 12.500

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag  
 Topografie: Topografische Dienst, Emmen  
 Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling  
 Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,  
 Delft, © 2002

## Toelichting

Het luchtvaartterrein Drachten is bij beschikking van 3 juli 1980, nr. LT/L 23096, aangewezen. Het onderhavige besluit betreft een wijziging van de aanwijzing van 3 juli 1980 naar aanleiding van onder meer de zoneringsverplichting op grond van artikel 25A, van de Luchtvaartwet. Om redactionele redenen is er voor gekozen de gehele tekst van het aanwijzingsbesluit te herzien..

Het onderhavige besluit is in overeenstemming met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen .; zijnde een plan als bedoeld in artikel 2 Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het luchtvaartterrein is in maart 1962 opengesteld. Het luchtvaartterrein is bestemd voor gebruik door openbaar luchtverkeer binnen de zogenaamde Schengenlanden. Er zijn geen douanefaciliteiten aanwezig. In het buitenland geregistreerde toestellen mogen wel gebruik maken van het luchtvaartterrein, maar alleen indien het een vlucht binnen Nederland of de Schengenlanden betreft. Het luchtvaartterrein is eveneens opengesteld voor Micro Light Aeroplanes (MLA's), ballonnen en helikopters.

Er is een verharde baan aanwezig. De geografische richting, lengte en breedte van de baan zijn in artikel 4, tweede lid, aangegeven. Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en een codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van het luchtvaartterrein gebruik kan maken. De baancode van het luchtvaartterrein Drachten is 2B. Codenummer 2 hoort bij een baanlengte van 800 tot 1.200 meter, codeletter B hoort bij vliegtuigen met een vleugelwijdte van 15 tot 24 meter of een spoorbreedte van 4,5 tot 6 meter.

### Gebruik luchtvaartterrein

In zijn brief van 1 februari 2002 geeft de voorzitter van de Luchtverkeerscommissie (LVC) het advies "de aanwijzing van het luchtvaartterrein zodanig in te vullen dat gelijktijdig gebruik van het luchtvaartterrein en de laagvliegroute 10A niet langer mogelijk wordt, waarbij het belang van de laagvliegroute prevaleert." In zijn brief van 23 oktober 2002 geeft de Staatssecretaris van Defensie aan besloten te hebben het gebruik van de laagvliegroute 10A op te schorten. Definitieve besluitvorming over het gebruik van deze laagvliegroute zal plaatsvinden in het kader de besluitvorming over het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen. Naar verwachting wordt deel 2 en deel 3 van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen begin 2004 gepubliceerd, waarna behandeling in de Tweede Kamer zal volgen. Voor het geval dat de laagvliegroute 10A weer operationeel zou worden, is in artikel 5, tweede lid, onderdeel a, de bepaling opgenomen dat in die situatie het luchtvaartterrein tijdelijk gesloten zal dienen te zijn. In de praktijk zou dat betekenen dat bij een hersteld gebruik van de laagvliegroute het luchtvaartterrein Drachten van maandag tot en met donderdag van 08.00 tot 18.00 uur voor al het vliegverkeer gesloten zal zijn.

Het gebruik van het luchtvaartterrein is toegestaan in de daglichtperiode en dient plaats te vinden overeenkomstig de procedures en aanwijzingen zoals beschreven in de Luchtvaartgids (VFR-gids) Nederland. Het vliegverkeer vindt plaats onder de geldende zichtweersomstandigheden. Gedurende deze omstandigheden gelden de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR).

Uit oogpunt van veiligheid is het niet toegestaan dat andere luchtvaartuigen zich in het circuitgebied bevinden indien zich daar gelijktijdig één of meer MLA's bevinden (artikel 5 tweede lid, onder c).

Ten aanzien van het uitvoeren van circuit-, oefen- en proefvluchten is in artikel 5, tweede lid, onder d, het voorschrift opgenomen dat de exploitant het uitvoeren van dergelijke vluchten kan beperken tot bepaalde dagen van de week en/of bepaalde gedeelten van een etmaal. De exploitant kan dit voorschrift toepassen uit veiligheidsoverwegingen dan wel uit overwegingen van beperking van de geluidhinder.

De exploitant is verplicht de Luchtvaartgids Nederland en de NOTAM bij te houden en de wijzigingen terstond op de hem geëigende wijze bekend te maken; onderdeel hiervan is het bepalen van de openstellingstijden voor het (exclusief) gebruik van het luchtvaartterrein voor MLA-verkeer.

Uit oogpunt van veiligheid is het opstijgen van ballonnen afhankelijk van de toestemming van de exploitant. Bij het opstijgen dient de ballonvaarder te voldoen aan de voorschriften van het Algemeen Luchthavenreglement. Op verzoek van de exploitant is in de aanwijzing opgenomen dat een zeer beperkt aantal (20) helikopterbewegingen op het luchtvaartterrein Drachten kan plaatsvinden. Het betreft het mogelijk gebruik van het luchtvaartterrein in geval van calamiteiten of groot maatschappelijk belang (zoals ambulance- of donorvluchten). Er zijn geen bepalingen opgenomen op grond waarvan met kleine straalvliegtuigen e.d. van het luchtvaartterrein gebruik gemaakt mag worden. Gebruik van het terrein door deze luchtvaartuigen is derhalve niet toegestaan.

Het luchtvaartterrein kan op grond van artikel 10 incidenteel, dat wil zeggen niet meer dan 10 maal gedurende maximaal 25 dagen per gebruiksplanjaar, voor andere maatschappelijk relevant geachte activiteiten worden gebruikt, onder de voorwaarde dat het in die situatie voor alle luchtverkeer is gesloten. Daar een activiteit soms meer dan één dag in beslag neemt, ook in verband met noodzakelijke op- en afbouw, is opgenomen dat het luchtvaartterrein voor de andere maatschappelijke activiteiten in het totaal niet meer dan 25 dagen gesloten mag zijn. De sluiting dient tijdig op correcte en duidelijke wijze aan de gebruikers van het luchtvaartterrein kenbaar te worden gemaakt; dit geschiedt door tijdig vooroverleg tussen de exploitant en de vaste gebruikers alsmede door het geven van een zogenaamde Notice to airmen (NOTAM). Alle voor het houden van de activiteit noodzakelijke vergunningen dienen te zijn afgegeven (bijvoorbeeld in verband met eventuele geluidsoverlast). De beoordeling van wat een maatschappelijk relevante activiteit is, wordt overgelaten aan de burgemeester van Smallingerland. Tot op heden is sprake geweest van het afleggen van rijvaardigheidsproeven door vrachtwagenchauffeurs en van (gecontroleerde) autoraces.

#### **Bkl-geluidszone**

Zoals in bijlage D onder 1 is aangegeven is in de geluidszoneberekening uitgegaan van jaarlijks 2.000 vliegtuigbewegingen 'general aviation', en 8.000 MLA-bewegingen.

Het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) geeft aan dat voor vliegtuigbewegingen op bepaalde luchtvaartterreinen (waaronder Drachten) met vliegtuigtuigen met een startgewicht tussen de 390 en 6.000 kg een geluidszone moet worden vastgesteld. De vliegtuigbewegingen met MLA's met een startgewicht van meer dan 390 kg worden bij de berekening van de bkl-geluidszone meegenomen.

Op het luchtvaartterrein mogen vliegtuigbewegingen met vaste-vleugel luchtvaartuigen met schroef-aandrijving en een toegelaten massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg per jaar worden geaccommodeerd, voor zover de geluidszone niet wordt overschreden. Voorts is het gebruik van het luchtvaartterreinen door MLA's toegestaan, zij het wat betreft de MLA's met een startgewicht van meer dan 390 kg voor zover de geluidszone niet wordt overschreden

#### **Meteo-toeslag**

Bij de berekening van de geluidscontouren door het NLR is uitgegaan van de gegevens omtrent het bestaande gebruik zoals het baangebruik. Hierbij wordt uitgegaan van de gemiddelde weersituatie (nominaal baangebruik) met een in Nederland overheersende westenwind. Bij kleine luchtvaart is de windrichting van belang omdat vliegtuigen tegen de wind in moeten starten en landen. De zogenoemde meteomarge wordt naar vast gebruik toegepast om rekening te houden met uitzonderlijke windcondities. Indien in een bepaald jaar meer oostenwinden voorkomen dan gemiddeld, dan zal dat jaar meer geland en gestart worden in oostelijke richting en wordt afgeweken van het verwachte nominale baangebruik. De vorm van de contour wordt hierdoor anders dan gemiddeld. Zonder meteomarge zou dat jaar minder verkeer mogelijk zijn en zou minder geluid mogen worden geproduceerd dan bij gemiddelde wind.

Zowel de gegevens over de windrichting als de historische baangebruikgegevens geven een onderbouwing van een meteomarge van 20%, zowel voor de grote als de kleine luchtvaartterreinen. Deze meteomarge is ook gehanteerd bij de berekening van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Drachten.

#### **Controle van de geluidsbelasting**

Wat betreft de handhaving en de controle zijn de in de aanwijzing opgenomen voorschriften getoetst op handhaafbaarheid. De verdere operationalisering van de handhaving vindt niet plaats in het kader van dit aanwijzingsbesluit, maar zal in andere kaders – onder andere het voor het luchtvaartterrein Drachten op te

stellen Handhavingsvoorschrift- haar beslag moeten krijgen. Met betrekking tot het openbaar maken van gegevens wordt opgemerkt dat het gebruiksplan en de contourenkaart waarop de contouren staan die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven, openbaar zijn.

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. Ook voor het luchtvaartterrein Drachten wordt een dergelijke commissie ingesteld.

#### **Externe veiligheid**

Op dit moment bestaat er geen externe veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens. In het wetgevingstraject Regelgeving regionale en kleine luchtvaartterreinen (RRKL) zal externe veiligheidsbeleid worden uitgewerkt. Het is de bedoeling dat dit beleid in 2004 in werking treedt. Daarbij zal worden bezien in hoeverre dit ook relevant is voor de kleine luchthavens. Tot die tijd wordt van regionale overheden gevraagd terughoudend te zijn met ruimtelijke ontwikkelingen in de (directe) nabijheid van de luchthaven.

#### **Het advies van de Commissie 21**

Het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet is op 23 september 2003 ontvangen. Bij de commissie is door één persoon een schriftelijke zienswijze ingediend en tijdens de door de commissie op 26 augustus 2003 gehouden hoorzitting zijn eveneens enkele zienswijzen ingediend. De commissie stelt in haar brief het volgende: "De commissie beveelt de minister aan de routes voor de MLA's in zuidelijke richting te verplaatsen. Daarnaast adviseert de commissie de minister te overwegen of de route voor de overige vliegbewegingen in zuidelijke richting kan worden verplaatst. Door het verplaatsen van de vliegroutes in zuidelijke richting zal de hinder en het gevoel van onveiligheid bij omwonenden afnemen."

De aanbeveling en het advies van de commissie zijn, op grond van een grondige analyse tussen de noord- en zuidcircuitgebieden, niet overgenomen. Een, wat betreft beperking van geluidhinder zelfs zo optimaal mogelijk gesitueerd, zuidcircuit heeft overwegend nadelen ten opzicht van het noordcircuit. Het grootste, niet te vermijden, nadeel is dat bij een zuidcircuit het oppervlak aan woonbebouwing van Drachten, dat gelegen is binnen de grens van het circuitgebied, met een factor van ruim drie wordt vergroot. Bij verplaatsing van het circuitgebied naar de zuidzijde wordt bij een start daadwerkelijk boven bebouwing van Drachten gevlogen. Daarbij moet ook in acht worden genomen dat de meeste ongelukken juist in de landings- en startfase van de vlucht plaatsvinden. Momenteel is een start toegestaan waarbij de vlieger voor de N31 in noordelijke richting wegdraait. Hierdoor wordt bebouwing niet overvlogen. Een voordeel van een zuidcircuit is dat Drachtstercompagnie minder overlast zal ondervinden. De lintbebouwing De Faert gelegen ten noorden van de A7 zal minder hinder gaan ondervinden, maar de lintbebouwing De Feart ten zuiden van de A7 meer. Bij een zuidcircuit is naast het overvliegen van een deel van woonbebouwing van Drachten, sprake van het overvliegen van het asielzoekerscentrum en van enkele meer verspreid staande woonhuizen. Dit is niet het geval bij het noordcircuitgebied.

Samenvattend is het gebied en het aantal inwoners dat hinder kan ondervinden met een (zelfs optimaal) zuidcircuit beduidend groter dan het huidige noordcircuitgebied, dit zowel voor de MLA's als voor de overige luchtvaartuigen.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



mw. drs M.H. Schultz van Haegen

**VROM**

velos. 002733

Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Directoraat Generaal Ruimte  
Regionaal Beleid, IPC 372  
Postbus 30940  
2500 GX Den Haag

**FAXBERICHT**

Aan : Van W / DGL  
T.a.v. : Jan Bees - Duin  
Faxnummer : 3577338  
Van : JAN KLAVER  
Telefoonnummer : 070-339 2217  
Faxnummer : 070-339 1200  
Datum : 11-12-03  
Onderwerp : WRV-aanwijzing drachte  
brief aan v2 DK  
Aantal pagina's  
(inclusief voorblad) : 4

## Toelichting

Jan-Bees: Zoals toegezegd,  
Heer de brief over WRV-aanwijzing drachte  
~~was~~<sup>die</sup> abusievelijk (d.w.z. zonder fullen  
medeparaaf) reeds is verstuurde.  
Gehonoreerd per problemen,  
doet een stordig fout de re zijds  
M.v.g.  
Jf



76k  
vel 03.002733

**VROM** ●

Directoraat-Generaal Ruimte  
Directie Regionaal Beleid  
Cluster West

Rijnstraat 8  
Postbus 30940  
2500 GX Den Haag  
Interne postcode 371

Telefoon 070-339 3338  
Fax 070-339 1200  
www.vrom.nl

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**Aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet jo. artikel 37 Wet op de Ruimtelijke  
Ordening betreffende de zondering van het luchtvaartterrein Drachten**

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
10 DEC. 2003	S 233	2

Geachte Voorzitter,

Ten behoeve van de geluidszonering rond het luchtvaartterrein Drachten is de in de Luchtvaartwet beschreven procedure (hoofdstuk IV, Afdeling I) gevolgd. In deze procedure zijn twee nauw met elkaar verbonden besluiten aan de orde.

Eenzijds wordt op grond van artikel 27 van de Luchtvaartwet door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het huidige aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein gewijzigd. Dit besluit regelt het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein alsmede de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones voor het kleine luchtvaartverkeer. Daarnaast wordt een jaarlijks maximum vastgesteld voor het aantal bewegingen van hefschroefvliegtuigen.

Anderzijds geeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op grond van artikel 26, eerste lid van de Luchtvaartwet, in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de vaststelling van de geluidszones de aanwijzing als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In deze WRO-aanwijzing wordt, gelet op de geluidsbelasting als gevolg van het gebruik van het luchtvaartterrein, voorwaarden gesteld aan de toelaatbaarheid van nieuwbouw van woningen binnen de geluidszone. De inhoud van deze aanwijzing is gebaseerd op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1998, nr. 413), waarin de normstellingen met betrekking tot geluidsbelasting zijn neergelegd.

De betreffende ontwerp-aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het luchtvaartterrein Drachten is bijgevoegd.



Alvorens kan worden overgegaan tot het geven van bovenvermelde aanwijzingen, dient op grond van artikel 37, tweede lid, Wet op de Ruimtelijke Ordening bestuurlijk overleg te worden gevoerd, de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC) om advies te worden gevraagd en de Tweede Kamer der Staten-Generaal te worden geïnformeerd. Het bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden op 8 januari 2003 en de RPC/RMC hebben positief geadviseerd (27 maart 2003). De provincie Fryslân en de gemeente Smallingerland hebben aangegeven in te kunnen stemmen met de beoogde ontwikkeling.

Op 23 september 2003 is advies uitgebracht als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet over de ontwerp-aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, alsmede over de ontwerp-aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het onderhavige luchtvaartterrein.

Voor de goede orde wijs ik u erop dat de aanwijzingen zelf zijn gebaseerd op een planologische kernbeslissing, te weten het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Conform artikel 37, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ga ik niet over tot het geven van een aanwijzing dan nadat uw Kamer gedurende vier weken kennis heeft kunnen nemen van mijn voornemen; expliciete instemming van uw Kamer is niet vereist.

Bij brief van 30 maart 2000 (TK 1999-2000, 26893, nr. 4) bent u geïnformeerd over het voornemen van het Kabinet om de lopende aanwijzingsprocedures af te ronden voorafgaand aan (het inmiddels achterhaalde voornemen tot) de vaststelling van het Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen (SRKL). Daarbij is per luchthaven aangegeven welke koers het kabinet inzet. Voor de luchthaven Drachten luidt deze als volgt:

*"Van de luchthaven Drachten ligt uit 1992 een aanvraag tot zonerings op basis van 20 000 bewegingen. De besluitvorming over de luchthaven heeft lange tijd stil gelegen, omdat gezocht is naar mogelijkheden om het conflict met de nabij gelegen militaire laagvliegroute op te lossen. Ook heeft het ontbroken aan duidelijke plannen van de gemeente over de ontwikkeling van de luchthaven. De huidige aanwijzing biedt ruimte voor maximaal 600 bewegingen; daadwerkelijk zijn er in 1999 ca. 94 uitgevoerd. Die visie van het rijk op de inpassing van luchthavens in hun omgeving biedt de luchthaven Drachten weinig perspectief voor het in behandeling nemen van de oorspronkelijke aanvraag met 20 000 bewegingen. Nog voor de zomer zal bestuurlijk overleg gevoerd worden over de luchthaven Drachten en zal een besluit genomen worden tot zoneren of sluiten."*

De Staatssecretaris van Defensie geeft in zijn brief van 23 oktober 2002 aan besloten te hebben het gebruik van de laagvliegroute 10A op te schorten. Definitieve besluitvorming over het gebruik van het deze laagvliegroute zal plaatsvinden in het kader van de besluitvorming over het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen. Hierdoor is het conflict met de laagvliegroute vooralsnog opgelost en is overgegaan tot het vaststellen van een nieuwe aanwijzing voor luchtvaartterrein Drachten.

In de nu voorliggende aanwijzing wordt ruimte geboden voor een uitbreiding tot 10.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 2000 bkl-bewegingen en 8000 bewegingen voor multi light aircraft (mla). Het mla verkeer in de provincie Fryslân wordt hiermee zoveel mogelijk geconcentreerd op één luchtvaartterrein. Het gebruik van mla's vindt nu plaats middels ontheffingen op verspreide plaatsen in de provincie.

Volledigheidshalve breng ik onder uw aandacht dat afgezien is van het voornemen het SRKL vast te stellen. In plaats daarvan bestaat nu het voornemen het beleid voor burgerluchthavens in lijn met de bij Schiphol gekozen systematiek direct op te nemen in de Wet Luchtvaart. In deze nieuwe regelgeving voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen (RRKL) zal vorm worden gegeven aan de decentralisatie en milieunormstelling.



Bij deze stel ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in kennis van mijn voornemen tot het geven van de aanwijzing als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het luchtvaartterrein Drachten teneinde de geluidszones te doen opnemen in de relevante bestemmingsplannen. Voor een goed begrip van deze aanwijzing is ter kennisneming bijgevoegd het concept-besluit, waarbij de geluidszones rond het luchtvaartterrein worden vastgesteld.

Hoogachtend,  
de Staatssecretaris van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

drs. P.L.B.A. van Geel

Datum

2 maart 2004

Nummer

DGL/ 03.U02733

Onderwerp

Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Drachten d.d. 3 juli 1980, nr. LT/L 23096, met inbegrip van de vaststelling van de Bkl geluidszone (Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Drachten.2003)

## **DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,**

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

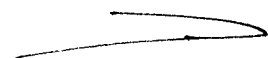
Gelezen het advies van de Luchtverkeerscommissie van 1 februari 2002, DGL/02.421220;

Gelezen de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 23 oktober 2002, MG2002002347 betreffende de opschorting van het gebruik van de laagvliegroute 10A;

Gelezen het advies van de de Rijksplanologische Commissie/ Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC nr. RPC 0666 d.d. 27 maart 2003);

Gelezen het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, vierde lid, van de Luchtvaartwet van 23 september 2003;

Gelet op de artikelen 24, 25a en 27 van de Luchtvaartwet alsmede het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

 26/2

Datum

2 maart 2004

Nummer

DGL/ 03.U02733

Onderwerp

Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Drachten d.d. 3 juli 1980, nr. LT/L 23096, met inbegrip van de vaststelling van de Bkl geluidszone (Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Drachten 2004)

## **DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,**

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

Gelezen het advies van de Luchtverkeerscommissie van 1 februari 2002, DGL/02.421220;

Gelezen de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 23 oktober 2002, MG2002002347 betreffende de opschorting van het gebruik van de laagvliegroute 10A;

Gelezen het advies van de de Rijksplanologische Commissie/ Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC nr. RPC 0666 d.d. 27 maart 2003);

Gelezen het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, vierde lid, van de Luchtvaartwet van 23 september 2003;

Gelet op de artikelen 24, 25a en 27 van de Luchtvaartwet alsmede het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

## BESLUIT

### Artikel I

Het besluit van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 3 juli 1980, LT/L 23096, komt te luiden:

### Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Drachten, gelegen in de gemeente Smallingerland in de provincie Fryslân, ten behoeve van de Stichting Vliegveld Drachten, hierna te noemen exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Drachten behoren de percelen en perceelgedeelten die met opgave van de kadastrale aanduidingen zijn aangegeven op de kaart als bedoeld in artikel 20, tweede lid van de Luchtvaartwet, opgenomen in bijlage A behorende bij dit besluit.

### Artikel 2

Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal burgerluchtverkeer en het burgerluchtverkeer van en naar de landen die partij zijn bij het Akkoord van Schengen.

### Artikel 3

1. De exploitant is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, lokalen ter beschikking te stellen 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 is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond ter beschikking te stellen 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 is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid te geven voor het afhandelen van luchtreizigers en goederen, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, te betalen door degenen die de afhandeling verzorgen.

### 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 vierde lid.
2. In het landingsterrein is gelegen een verharde baan in de geografische richting 080 - 260 (afgerond op tientallen graden) met een lengte van 950 meter en een breedte van 31 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit.
3. De bij de baan behorende aan- en uitvliegroutes zijn aangegeven op de kaart in bijlage C, behorende bij dit besluit.
4. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Drachten, en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit.

### Artikel 5

1. Het gebruik van het luchtvaartterrein door Micro Light Aeroplanes is toegestaan.
2. Aan het gebruik van het luchtvaartterrein worden voor al het luchtverkeer de volgende voorschriften verbonden:
  - a. het luchtvaartterrein is gesloten voor alle luchtverkeer indien de militaire laagvliegroute 10A operationeel is;

- b. het gebruik van het luchtvaartterrein is behoudens het onder a gestelde toegestaan gedurende de daglichtperiode en vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden;
- c. een gelijktijdige aanwezigheid van één of meer Micro Light Aeroplanes en andere luchtvaartuigen in het circuitgebied is niet toegestaan;
- d. het uitvoeren van circuit-, oefen- en proefvluchten is afhankelijk van toestemming van de exploitant en kan door de exploitant worden beperkt tot bepaalde gedeelten van een etmaal;
- e. de exploitant kan maximaal 20 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per gebruiksjaar toestaan;
- f. het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein is uitsluitend toegestaan indien daarvoor tevoren toestemming is verleend door de exploitant.

#### **Artikel 6**

Rond het luchtvaartterrein is een geluidszone voor luchtvaartuigen van toepassing als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour behorende bij de waarde 57 bkl. Deze geluidszone met bijbehorende contour is aangegeven op een topografische kaart opgenomen in bijlage E, behorende bij dit besluit.

#### **Artikel 7**

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting binnen de in artikel 6 genoemde geluidszone de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt, alsmede maximaal 20 helikopterbewegingen per jaar.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in het eerste lid genoemde aantal helikopterbewegingen, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, dan wel overschrijding van het aantal toegestane helikopterbewegingen, te voorkomen.
3. 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 lid bedoelde maatregelen.

#### **Artikel 8**

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 Drachten vermeld, opgave van de gegevens zoals dat is voorgeschreven in het Handhavingsvoorschrift Drachten .

#### **Artikel 9**

Het gebruiksplan, 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**

De exploitant mag maximaal 10 niet luchtvaartgebonden maatschappelijke activiteiten gedurende in totaal maximaal 25 dagen per jaar op het luchtvaartterrein accommoderen indien:

- a. gedurende het plaatsvinden van een dergelijke activiteit het luchtvaartterrein voor alle luchtverkeer gesloten is;
- b. de sluiting van het luchtvaartterrein aan gebruikers ruimschoots van te voren is bekendgemaakt;
- c. de burgermeester van Smallingerland voor het houden van de activiteit toestemming heeft verleend;
- d. alle noodzakelijke vergunningen voor het houden van de desbetreffende activiteit zijn verleend.

#### **Artikel 11**

Op een verzoek tot vergoeding van schade ten gevolge van dit besluit is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 12**

De ontheffing ex artikel 14 Lvw van 3 juli 1980, nr. LT/L 23097 betreffende het kunnen gebruiken van een aan het luchtvaartterrein toegevoegd terrein, de beschikking van 18 februari 1983, nr. LI/L 20832 betreffende de ontheffing tot uitvoering van internationale vluchten in incidentele gevallen, de beschikking van 5 april 1983, nr. LT/L 21678, betreffende de ontheffing dat het geoorloofd is om op het aangewezen

luchtvaartterrein Drachten schapen te weiden en de beschikking van 14 april 1992, nr. LI/LT/92.2991 betreffende de ontheffing tot het op te stijgen met vrije ballonnen worden hierbij ingetrokken.

**Artikel 13**

Dit besluit wordt aangehaald als: Aanwijzing luchtvaartterrein Drachten 2003.

**Artikel II**

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

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de toelichting en de bijlagen die ter inzage worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M.H. Schultz van Haegen', written in a cursive style.

mw. drs M.H. Schultz van Haegen



### **Bezwaarclausule**

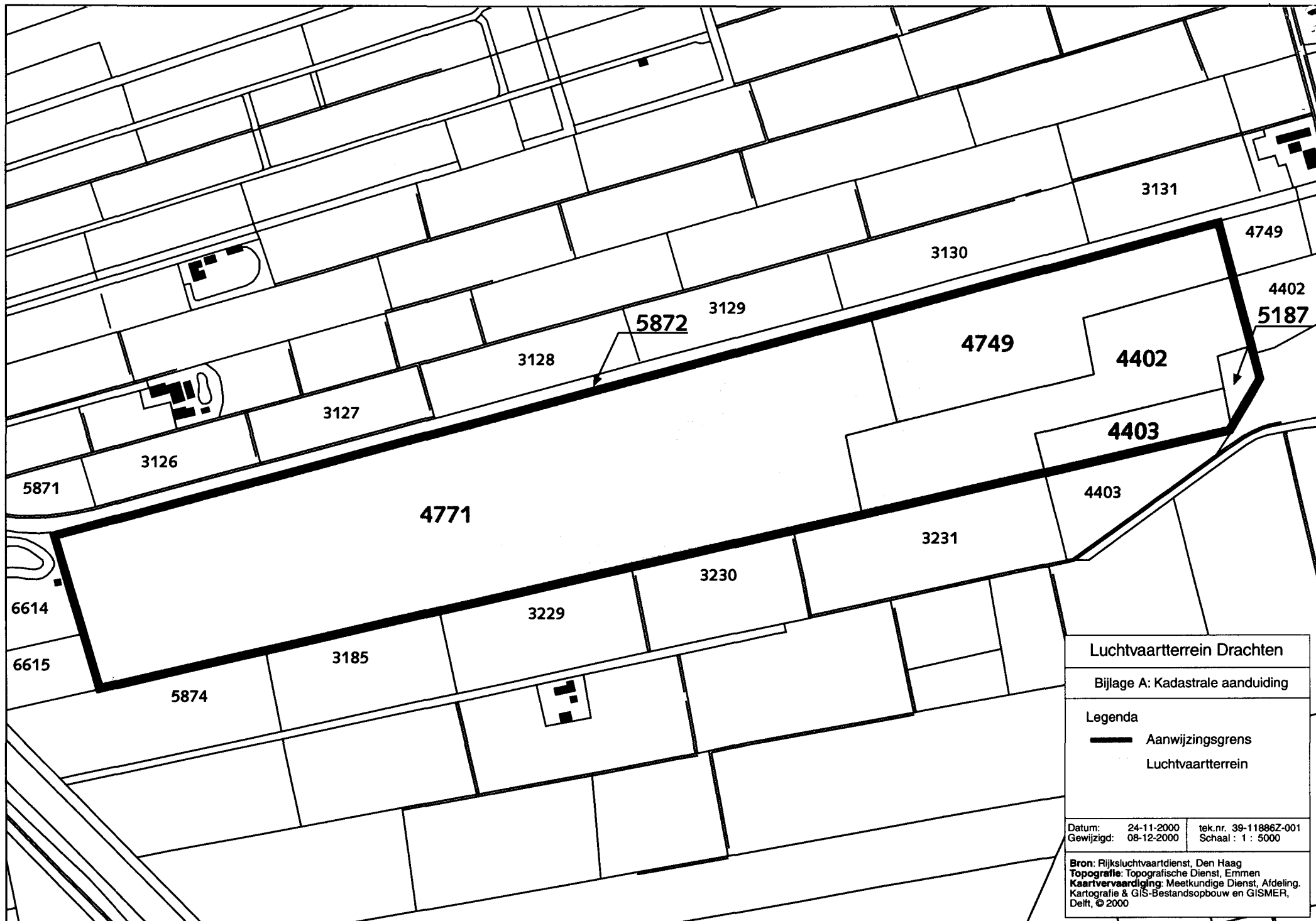
Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht een gemotiveerd bezwaarschrift indienen. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken. De termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit in de Staatscourant is geplaatst.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en bevat tenminste de naam van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waarop het bezwaar betrekking heeft en de gronden van het bezwaar.

Het bezwaarschrift dient, onder vermelding van 'Bezwaarschrift aanwijzing luchtvaartterrein Drachten' op de envelop, te worden verstuurd naar: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofddirectie Juridische Zaken, sector Luchtvaart, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Indien onverwijld spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening aan te vragen bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in Den Haag. Voorwaarde voor het aanvragen van een voorlopige voorziening is dat een bezwaarschrift is ingediend. Bij de Raad van State is griffierecht verschuldigd.

Bijlage A	Kaart en lijst met kadastrale aanduidingen van het luchtvaartterrein Drachten.	Tek. 39-11886Z-001
Bijlage B	Kaart van het luchtvaartterrein Drachten	Tek. 39-11886Z-002
Bijlage C	Kaart met de aan- en uitvliegroutes.	Tek. 39-11886Z-003
Bijlage D	Verwachte ontwikkeling van het verkeer en de toegepaste gegevens voor de berekening van de geluidszone	
Bijlage E	Kaart met de bkl-geluidszone en de daarbij behorende contour	Tek. 39-23167-001



**Luchvaartterrein Drachten**

Bijlage A: Kadastrale aanduiding

**Legenda**

— Aanwijzingsgrens

    Luchvaartterrein

Datum:	24-11-2000	tek.nr. 39-11886Z-001
Gewijzigd:	08-12-2000	Schaal: 1 : 5000

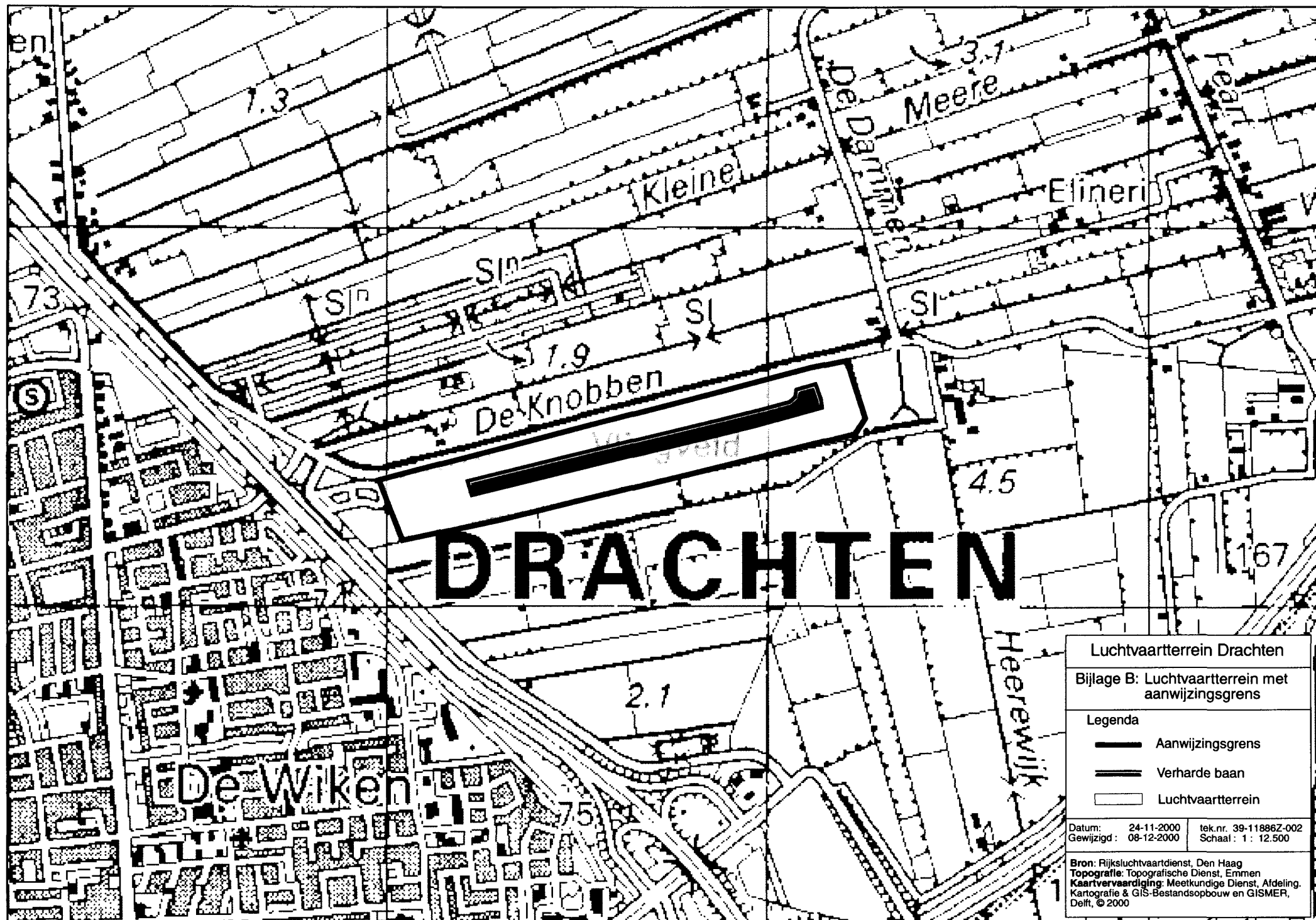
Bron: Rijksluchvaartdienst, Den Haag  
 Topografie: Topografische Dienst, Emmen  
 Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling  
 Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,  
 Delft, © 2000

## Behorende bij bijlage A. Lijst met kadastrale aanduidingen

Kadastrale gemeente Drachten, sectie B

nr	opp	opp in aanwijzing	eigenaar
4402	03.86.04	03.55.79	gemeente Smalingerland
4403	01.82.43	00.78.08	gemeente Smalingerland
4749	04.32.74	03.65.96	gemeente Smalingerland
4771	16.15.14	16.15.14	gemeente Smalingerland
5187	00.13.59	00.11.66	gemeente Smalingerland
totaal	26.29.94	24.26.63	




De kadastrale percelen zijn in gebruik als luchtvaartterrein.



Luchvaartterrein Drachten

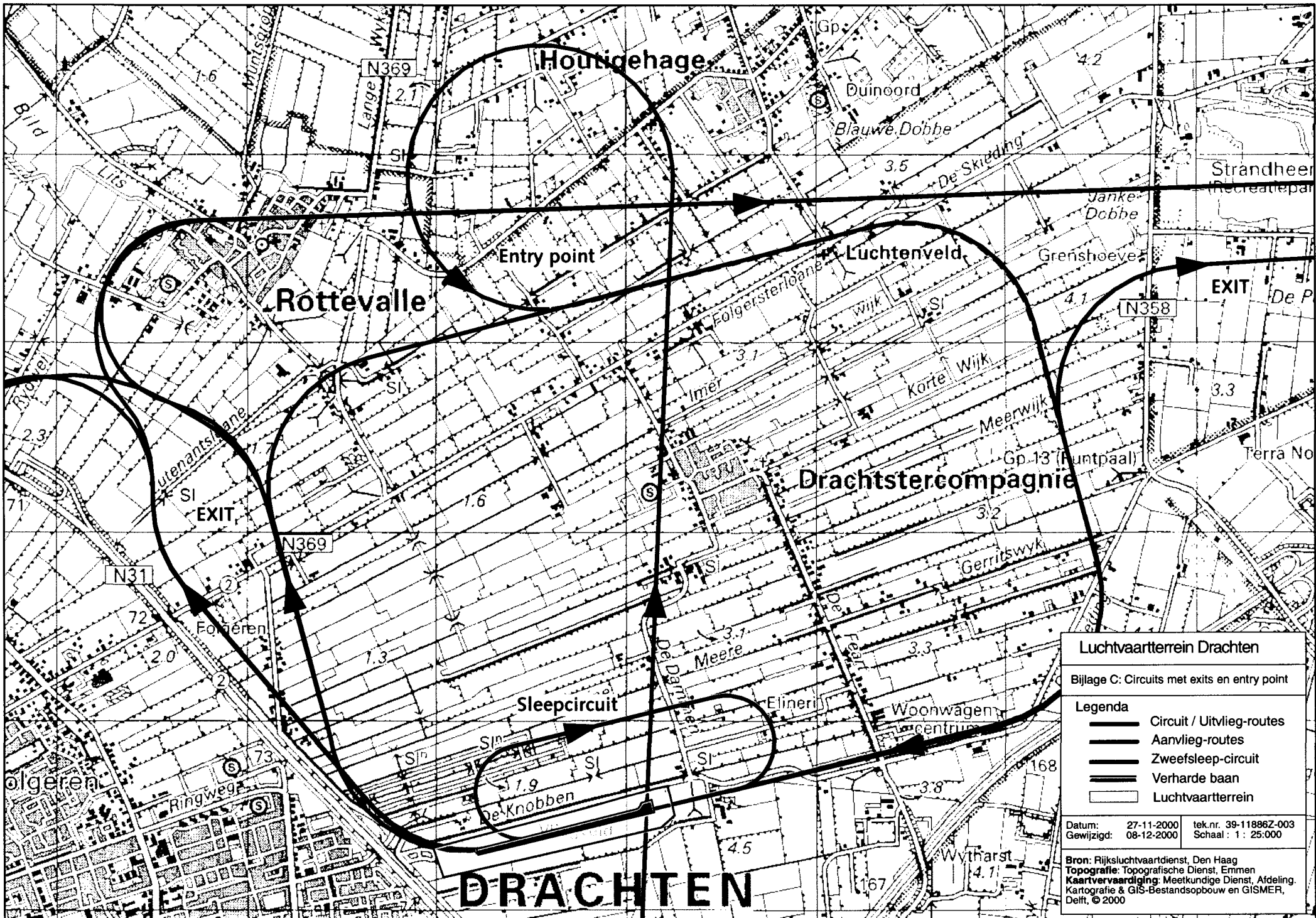
Bijlage B: Luchvaartterrein met  
aanwijzingsgrens

Legenda

-  Aanwijzingsgrens
-  Verharde baan
-  Luchvaartterrein

Datum: 24-11-2000 tek.nr. 39-11886Z-002  
Gewijzigd: 08-12-2000 Schaal: 1 : 12.500






Bron: Rijksluchvaartdienst, Den Haag  
Topografie: Topografische Dienst, Emmen  
Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling.  
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,  
Delft, © 2000



**Luchtvaartterrein Drachten**

Bijlage C: Circuits met exits en entry point

**Legenda**

-  Circuit / Uitvlieg-routes
-  Aanvlieg-routes
-  Zweefsleep-circuit
-  Verharde baan
-  Luchtvaartterrein

Datum: 27-11-2000    tek.nr. 39-11886Z-003  
 Gewijzigd: 08-12-2000    Schaal: 1 : 25.000

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag  
 Topografie: Topografische Dienst, Emmen  
 Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling  
 Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,  
 Delft, © 2000

## Bijlage D. Beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen

### 1. Beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen

In de aanwijzing van 3 juli 1980 is sprake van maximaal 600 vliegtuigbewegingen in afwachting van de resultaten voortvloeiend uit de zonerings.

Medio 2000 heeft Friesland Aviation zich op het luchtvaartterrein gevestigd. De komst van dit bedrijf doet verwachten dat in de komende jaren het aantal vliegtuigbewegingen zal toenemen. In haar brief van 30 oktober 2002 geeft de Stichting Vliegveld Drachten aan dat dit bedrijf zich sterk ontwikkelt en dat voor verder gebruik zich gegadigden hebben aangediend. De Stichting spreekt de verwachting uit dat het aantal vliegtuigbewegingen beperkt zal stijgen. Deze bewegingen hebben een vooral zakelijk karakter. Voor het aantal bewegingen houdt de Stichting het op maximaal 2.000.

Het aantal vliegtuigbewegingen (excl. MLA's) heeft zich als volgt ontwikkeld:

jaar	totaal	Jaar	totaal	jaar	totaal
1979	108	1987	653	1995	179
1980	12	1988	616	1996	171
1981	162	1989	768	1997	32
1982	90	1990	551	1998	24
1983	384	1991	407	1999	127
1984	556	1992	306	2000	191
1985	394	1993	461	2001	341
1986	805	1994	359	2002	234

(bron: Stichting Vliegveld Drachten)

Lang is het gebruik (geweest) dat in de provincie Fryslân jaarlijks ontheffingen worden afgegeven voor incidenteel gebruik van ruim 10, over de gehele provincie verspreid liggende terreinen voor het gebruik door Micro Light Aeroplanes (MLA's). Het ligt in de bedoeling het MLA-gebruik meer te concentreren en te reguleren op het luchtvaartterrein Drachten.

Sinds 15 mei 2000 wordt op het luchtvaartterrein op basis van jaarlijks verleende beschikkingen gevlogen met MLA's. In 2001 zijn ca. 3.000 MLA-bewegingen gerealiseerd, maar dit is geen representatief aantal. Het jaar 2001 was een aanloopjaar, er was sprake van de MKZ-crisis en één van de vliegtuigen was 1 1/2 maand uit de roulatie. In 2002 zijn 5.720 MLA-bewegingen gerealiseerd. In december 2003 is een nieuw hangar gebouwd gerealiseerd en de ulv-vereniging Fryslân heeft een aanvraag ingediend voor de bouw van een tweede hangaar. Er zal in de toekomst een spreiding van de MLA-bewegingen plaatsvinden als er ook op maandag en woensdag met MLA's wordt gevlogen. In haar brief van 30 oktober 2002 geeft de Stichting Vliegveld Drachten aan dat de groei van de ulv-vereniging Fryslân 90% van haar bewegingen realiseert met toestellen met een startgewicht van boven de 390 kg. De Stichting spreekt de verwachting uit dat, mede gezien de groei van het aantal leden van 30 naar ca. 85 en het feit dat nieuwe leden in de toekomst meer gaan vliegen, 8.000 bewegingen een redelijke schatting is.

In zijn brief van 23 oktober 2002 geeft de Staatssecretaris van Defensie aan besloten te hebben het gebruik van de nabij het luchtvaartterrein Drachten gelegen laagvliegroute 10A op te schorten. Definitieve besluitvorming over het gebruik van deze laagvliegroute zal plaatsvinden in het kader van de besluitvorming over het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen.

De gemeente Smallingerland heeft aangegeven dat zij op termijn zou kunnen aandringen op opheffing van het luchtvaartterrein om andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

### 2. Verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de berekening van de bkl-geluidszone

Uitgangspunt bij het aanwijzingsbesluit is sluiting van het luchtvaartterrein Drachten voor alle verkeer op de tijden dat de huidige militaire laagvliegroute 10A opengesteld is. Behoudens deze situatie is het luchtvaartterrein Drachten gedurende de daglichtperiode geopend.

## 2.1. Verkeersverdeling Drachten MLA- verkeer

Tabel 1. Baangebruik

Baan	Gebruik (excl meteo)	Gebruik (incl. meteo)
08	30 %	40 %
26	70 %	80 %

Tabel 2 Aantal bewegingen

Soort vlucht	Aantal
Start	2.000
Landing	2.000
Circuit	4.000

Tabel 3 Verdeling van het verkeer over het jaar en over de week

Periode	Totaal	Bewegingen za/zo/feestdagen	Bewegingen overige dagen
6 drukke maanden	80 %	65 %	35 %
6 rustige maanden	20 %	65 %	35 %

Tabel 4 Verdeling over het etmaal

Lokale tijd	Nachtstraf- factor	Totaal	Drukke maanden	Rustige maanden
23:00-07:00 uur	10	0	0	0
07:00-19:00 uur	1	7.400	5.860	1.540
19:00-23:00 uur	3,16	600	540	60

Tabel 5 Verdeling over de geluidscategorieën

categorie	percentage
7	60 %
8	40 %

## 2.2. Verkeersverdeling Drachten van niet- MLA- verkeer

Tabel 6 Baangebruik

Baan	Gebruik (excl meteo)	Gebruik (incl. meteo)
08	30 %	40 %
26	70 %	80 %

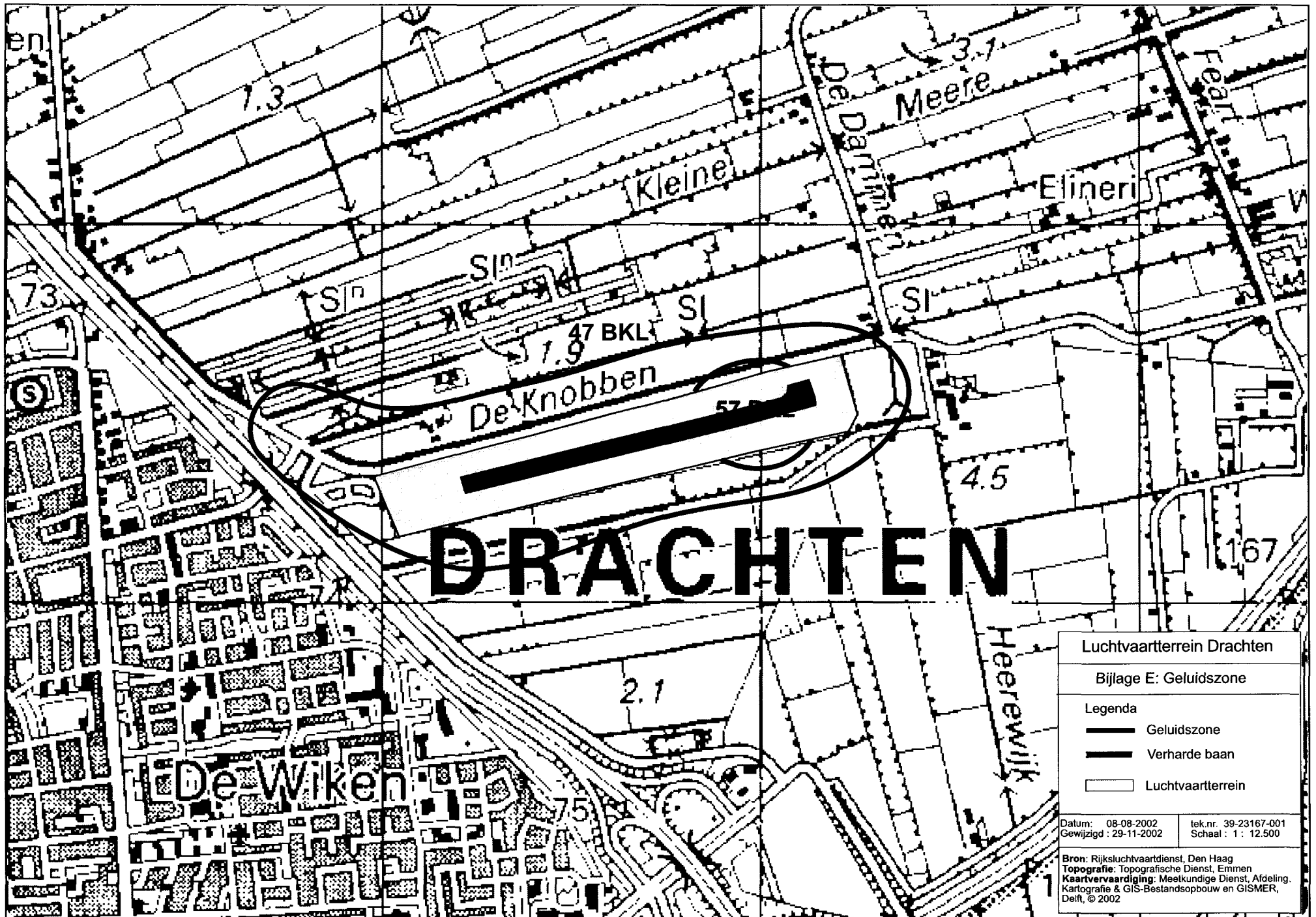
Tabel 7 Aantal bewegingen per categorie per soortvlucht

Soort vlucht	categorie				Totaal
	1	2	3	5	
Circuit			310	310	620
Landing	14	55	276	345	690
Start	14	55	276	345	690
Totaal	28	110	862	1.000	2.000

Tabel 8 Aantal bewegingen per baan per vluchtsoort

Baan	Soort vlucht			Totaal
	circuit	landing	start	
08			207	207
26	620	690	483	1.793




Opm. Baan 08 mag uitsluitend voor starts worden gebruikt.



**Luchtvaartterrein Drachten**

Bijlage E: Geluidszone

Legenda

-  Geluidszone
-  Verharde baan
-  Luchtvaartterrein

Datum: 08-08-2002	tek.nr. 39-23167-001
Gewijzigd: 29-11-2002	Schaal: 1: 12.500

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag  
 Topografie: Topografische Dienst, Emmen  
 Kaartvervaardiging: Meekundige Dienst, Afdeling  
 Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,  
 Delft, © 2002



## Toelichting

Het luchtvaartterrein Drachten is bij beschikking van 3 juli 1980, nr. LT/L 23096, aangewezen. Het onderhavige besluit betreft een wijziging van de aanwijzing van 3 juli 1980 naar aanleiding van onder meer de zoneringsverplichting op grond van artikel 25A, van de Luchtvaartwet. Om redactionele redenen is er voor gekozen de gehele tekst van het aanwijzingsbesluit te herzien.

Het onderhavige besluit is in overeenstemming met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.; zijnde een plan als bedoeld in artikel 2a Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het luchtvaartterrein is in maart 1962 opengesteld. Het luchtvaartterrein is bestemd voor gebruik door openbaar luchtverkeer binnen de zogenaamde Schengenlanden. Er zijn geen douanefaciliteiten aanwezig. In het buitenland geregistreerde toestellen mogen wel gebruik maken van het luchtvaartterrein, maar alleen indien het een vlucht binnen Nederland of de Schengenlanden betreft. Het luchtvaartterrein is eveneens opengesteld voor Micro Light Aeroplanes (MLA's), ballonnen en helikopters.

Er is een verharde baan aanwezig. De geografische richting, lengte en breedte van de baan zijn in artikel 4, tweede lid, aangegeven. Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en een codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van het luchtvaartterrein gebruik kan maken. De baancode van het luchtvaartterrein Drachten is 2B. Codenummer 2 hoort bij een baanlengte van 800 tot 1.200 meter, codeletter B hoort bij vliegtuigen met een vleugelwijdte van 15 tot 24 meter of een spoorbreedte van 4,5 tot 6 meter.

### **Gebruik luchtvaartterrein**

In zijn brief van 1 februari 2002 geeft de voorzitter van de Luchtverkeerscommissie (LVC) het advies "de aanwijzing van het luchtvaartterrein zodanig in te vullen dat gelijktijdig gebruik van het luchtvaartterrein en de laagvliegroute 10A niet langer mogelijk wordt, waarbij het belang van de laagvliegroute prevaleert." In zijn brief van 23 oktober 2002 geeft de Staatssecretaris van Defensie aan besloten te hebben het gebruik van de laagvliegroute 10A op te schorten. Definitieve besluitvorming over het gebruik van deze laagvliegroute zal plaatsvinden in het kader de besluitvorming over het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen. Naar verwachting wordt deel 2 en deel 3 van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen begin 2004 gepubliceerd, waarna behandeling in de Tweede Kamer zal volgen. Voor het geval dat de laagvliegroute 10A weer operationeel zou worden, is in artikel 5, tweede lid, onderdeel a, de bepaling opgenomen dat in die situatie het luchtvaartterrein tijdelijk gesloten zal dienen te zijn. In de praktijk zou dat betekenen dat bij een hersteld gebruik van de laagvliegroute het luchtvaartterrein Drachten van maandag tot en met donderdag van 08.00 tot 18.00 uur voor al het vliegverkeer gesloten zal zijn.

Het gebruik van het luchtvaartterrein is toegestaan in de daglichtperiode en dient plaats te vinden overeenkomstig de procedures en aanwijzingen zoals beschreven in de Luchtvaartgids (VFR-gids) Nederland. Het vliegverkeer vindt plaats onder de geldende zichtweersomstandigheden. Gedurende deze omstandigheden gelden de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR).

Uit oogpunt van veiligheid is het niet toegestaan dat andere luchtvaartuigen zich in het circuitgebied bevinden indien zich daar gelijktijdig één of meer MLA's bevinden (artikel 5 tweede lid, onder c).

Ten aanzien van het uitvoeren van circuit-, oefen- en proefvluchten is in artikel 5, tweede lid, onder d, het voorschrift opgenomen dat de exploitant het uitvoeren van dergelijke vluchten kan beperken tot bepaalde dagen van de week en/of bepaalde gedeelten van een etmaal. De exploitant kan dit voorschrift toepassen uit veiligheidsoverwegingen dan wel uit overwegingen van beperking van de geluidhinder.

De exploitant is verplicht de Luchtvaartgids Nederland en de NOTAM bij te houden en de wijzigingen terstond op de hem geëigende wijze bekend te maken; onderdeel hiervan is het bepalen van de openstellingstijden voor het (exclusief) gebruik van het luchtvaartterrein voor MLA-verkeer.

Uit oogpunt van veiligheid is het opstijgen van ballonnen afhankelijk van de toestemming van de exploitant. Bij het opstijgen dient de ballonvaarder te voldoen aan de voorschriften van het Algemeen Luchthavenreglement. Op verzoek van de exploitant is in de aanwijzing opgenomen dat een zeer beperkt aantal (20) helikopterbewegingen op het luchtvaartterrein Drachten kan plaatsvinden. Het betreft het mogelijk gebruik van het luchtvaartterrein in geval van calamiteiten of groot maatschappelijk belang (zoals ambulance- of donorvluchten). Er zijn geen bepalingen opgenomen op grond waarvan met kleine straalvliegtuigen e.d. van het luchtvaartterrein gebruik gemaakt mag worden. Gebruik van het terrein door deze luchtvaartuigen is derhalve niet toegestaan.

Het luchtvaartterrein kan op grond van artikel 10 incidenteel, dat wil zeggen niet meer dan 10 maal gedurende maximaal 25 dagen per gebruiksplanjaar, voor andere maatschappelijk relevant geachte activiteiten worden gebruikt, onder de voorwaarde dat het in die situatie voor alle luchtverkeer is gesloten. Daar een activiteit soms meer dan één dag in beslag neemt, ook in verband met noodzakelijke op- en afbouw, is opgenomen dat het luchtvaartterrein voor de andere maatschappelijke activiteiten in het totaal niet meer dan 25 dagen gesloten mag zijn. De sluiting dient tijdig op correcte en duidelijke wijze aan de gebruikers van het luchtvaartterrein kenbaar te worden gemaakt; dit geschiedt door tijdig vooroverleg tussen de exploitant en de vaste gebruikers alsmede door het geven van een zogenaamde Notice to airmen (NOTAM). Alle voor het houden van de activiteit noodzakelijke vergunningen dienen te zijn afgegeven (bijvoorbeeld in verband met eventuele geluidsoverlast). De beoordeling van wat een maatschappelijk relevante activiteit is, wordt overgelaten aan de burgemeester van Smallerland. Tot op heden is sprake geweest van het afleggen van rijvaardigheidsproeven door vrachtwagenchauffeurs en van (gecontroleerde) autoraces.

### **Bkl-geluidszone**

Zoals in bijlage D onder 1 is aangegeven is in de geluidszoneberekening uitgegaan van jaarlijks 2.000 vliegtuigbewegingen 'general aviation', en 8.000 MLA-bewegingen. Het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) geeft aan dat voor vliegtuigbewegingen op bepaalde luchtvaartterreinen (waaronder Drachten) met vliegtuigtuigen met een startgewicht tussen de 390 en 6.000 kg een geluidszone moet worden vastgesteld. De vliegtuigbewegingen met MLA's met een startgewicht van meer dan 390 kg worden bij de berekening van de bkl-geluidszone meegenomen.

Op het luchtvaartterrein mogen vliegtuigbewegingen met vaste-vleugel luchtvaartuigen met schroef-aandrijving en een toegelaten massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg per jaar worden geaccommodeerd, voor zover de geluidszone niet wordt overschreden. Voorts is het gebruik van het luchtvaartterreinen door MLA's toegestaan, zij het wat betreft de MLA's met een startgewicht van meer dan 390 kg voor zover de geluidszone niet wordt overschreden

### **Meteo-toeslag**

Bij de berekening van de geluidscontouren door het NLR is uitgegaan van de gegevens omtrent het bestaande gebruik zoals het baangebruik. Hierbij wordt uitgegaan van de gemiddelde weerssituatie (nominaal baangebruik) met een in Nederland overheersende westenwind. Bij kleine luchtvaart is de windrichting van belang omdat vliegtuigen tegen de wind in moeten starten en landen. De zogenoemde meteomarge wordt naar vast gebruik toegepast om rekening te houden met uitzonderlijke windcondities. Indien in een bepaald jaar meer oostenwinden voorkomen dan gemiddeld, dan zal dat jaar meer geland en gestart worden in oostelijke richting en wordt afgeweken van het verwachte nominale baangebruik. De vorm van de contour wordt hierdoor anders dan gemiddeld. Zonder meteomarge zou dat jaar minder verkeer mogelijk zijn en zou minder geluid mogen worden geproduceerd dan bij gemiddelde wind.

Zowel de gegevens over de windrichting als de historische baangebruikgegevens geven een onderbouwing van een meteomarge van 20%, zowel voor de grote als de kleine luchtvaartterreinen. Deze meteomarge is ook gehanteerd bij de berekening van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Drachten.

### **Controle van de geluidsbelasting**

Wat betreft de handhaving en de controle zijn de in de aanwijzing opgenomen voorschriften getoetst op handhaafbaarheid. De verdere operationalisering van de handhaving vindt niet plaats in het kader van dit aanwijzingsbesluit, maar zal in andere kaders – onder andere het voor het luchtvaartterrein Drachten op te

stellen Handhavingsvoorschrift- haar beslag moeten krijgen. Met betrekking tot het openbaar maken van gegevens wordt opgemerkt dat het gebruiksplan en de contourenkaart waarop de contouren staan die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven, openbaar zijn.

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. Ook voor het luchtvaartterrein Drachten wordt een dergelijke commissie ingesteld.

### **Externe veiligheid**

Op dit moment bestaat er geen externe veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens. In het wetgevingstraject Regelgeving regionale en kleine luchtvaartterreinen (RRKL) zal externe veiligheidsbeleid worden uitgewerkt. Het is de bedoeling dat dit beleid in 2006 in werking treedt. Daarbij zal worden bezien in hoeverre dit ook relevant is voor de kleine luchthavens. Tot die tijd wordt van regionale overheden gevraagd terughoudend te zijn met ruimtelijke ontwikkelingen in de (directe) nabijheid van de luchthaven.

### **Het advies van de Commissie 21**

Het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet is op 23 september 2003 ontvangen. Bij de commissie is door één persoon een schriftelijke zienswijze ingediend en tijdens de door de commissie op 26 augustus 2003 gehouden hoorzitting zijn eveneens enkele zienswijzen ingediend. De commissie stelt in haar brief het volgende: "De commissie beveelt de minister aan de routes voor de MLA's in zuidelijke richting te verplaatsen. Daarnaast adviseert de commissie de minister te overwegen of de route voor de overige vliegbewegingen in zuidelijke richting kan worden verplaatst. Door het verplaatsen van de vliegroutes in zuidelijke richting zal de hinder en het gevoel van onveiligheid bij omwonenden afnemen."

De aanbeveling en het advies van de commissie zijn, op grond van een grondige analyse tussen de noord- en zuidcircuitgebieden, niet overgenomen. Een, wat betreft beperking van geluidhinder zelfs zo optimaal mogelijk gesitueerd, zuidcircuit heeft overwegend nadelen ten opzicht van het noordcircuit. Het grootste, niet te vermijden, nadeel is dat bij een zuidcircuit het oppervlak aan woonbebouwing van Drachten, dat gelegen is binnen de grens van het circuitgebied, met een factor van ruim drie wordt vergroot. Bij verplaatsing van het circuitgebied naar de zuidzijde wordt bij een start daadwerkelijk boven bebouwing van Drachten gevlogen. Daarbij moet ook in acht worden genomen dat de meeste ongelukken juist in de landings- en startfase van de vlucht plaatsvinden. Momenteel is een start toegestaan waarbij de vlieger voor de N31 in noordelijke richting wegdraait. Hierdoor wordt bebouwing niet overvlogen. Een voordeel van een zuidcircuit is dat Drachtstercompagnie minder overlast zal ondervinden. De lintbebouwing De Faert gelegen ten noorden van de A7 zal minder hinder gaan ondervinden, maar de lintbebouwing De Feart ten zuiden van de A7 meer. Bij een zuidcircuit is naast het overvliegen van een deel van woonbebouwing van Drachten, sprake van het overvliegen van het asielzoekerscentrum en van enkele meer verspreid staande woonhuizen. Dit is niet het geval bij het noordcircuitgebied.

Samenvattend is het gebied en het aantal inwoners dat hinder kan ondervinden met een (zelfs optimaal) zuidcircuit beduidend groter dan het huidige noordcircuitgebied, dit zowel voor de MLA's als voor de overige luchtvaartuigen.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw. drs M.H. Schultz van Haegen

stellen Handhavingsvoorschrift- haar beslag moeten krijgen. Met betrekking tot het openbaar maken van gegevens wordt opgemerkt dat het gebruiksplan en de contourenkaart waarop de contouren staan die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven, openbaar zijn.

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. Ook voor het luchtvaartterrein Drachten wordt een dergelijke commissie ingesteld.

### **Externe veiligheid**

Op dit moment bestaat er geen externe veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens. In het wetgevingstraject Regelgeving regionale en kleine luchtvaartterreinen (RRKL) zal externe veiligheidsbeleid worden uitgewerkt. Het is de bedoeling dat dit beleid in 2004 in werking treedt. Daarbij zal worden bezien in hoeverre dit ook relevant is voor de kleine luchthavens. Tot die tijd wordt van regionale overheden gevraagd terughoudend te zijn met ruimtelijke ontwikkelingen in de (directe) nabijheid van de luchthaven.

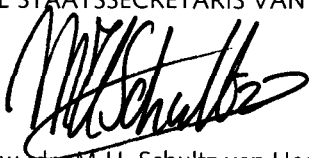
### **Het advies van de Commissie 21**

Het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet is op 23 september 2003 ontvangen. Bij de commissie is door één persoon een schriftelijke zienswijze ingediend en tijdens de door de commissie op 26 augustus 2003 gehouden hoorzitting zijn eveneens enkele zienswijzen ingediend. De commissie stelt in haar brief het volgende: "De commissie beveelt de minister aan de routes voor de MLA's in zuidelijke richting te verplaatsen. Daarnaast adviseert de commissie de minister te overwegen of de route voor de overige vliegbewegingen in zuidelijke richting kan worden verplaatst. Door het verplaatsen van de vliegroutes in zuidelijke richting zal de hinder en het gevoel van onveiligheid bij omwonenden afnemen."

De aanbeveling en het advies van de commissie zijn, op grond van een grondige analyse tussen de noord- en zuidcircuitgebieden, niet overgenomen. Een, wat betreft beperking van geluidhinder zelfs zo optimaal mogelijk gesitueerd, zuidcircuit heeft overwegend nadelen ten opzicht van het noordcircuit. Het grootste, niet te vermijden, nadeel is dat bij een zuidcircuit het oppervlak aan woonbebouwing van Drachten, dat gelegen is binnen de grens van het circuitgebied, met een factor van ruim drie wordt vergroot. Bij verplaatsing van het circuitgebied naar de zuidzijde wordt bij een start daadwerkelijk boven bebouwing van Drachten gevlogen. Daarbij moet ook in acht worden genomen dat de meeste ongelukken juist in de landings- en startfase van de vlucht plaatsvinden. Momenteel is een start toegestaan waarbij de vlieger voor de N31 in noordelijke richting wegdraait. Hierdoor wordt bebouwing niet overvlogen. Een voordeel van een zuidcircuit is dat Drachtstercompagnie minder overlast zal ondervinden. De lintbebouwing De Faert gelegen ten noorden van de A7 zal minder hinder gaan ondervinden, maar de lintbebouwing De Feart ten zuiden van de A7 meer. Bij een zuidcircuit is naast het overvliegen van een deel van woonbebouwing van Drachten, sprake van het overvliegen van het asielzoekerscentrum en van enkele meer verspreid staande woonhuizen. Dit is niet het geval bij het noordcircuitgebied.

Samenvattend is het gebied en het aantal inwoners dat hinder kan ondervinden met een (zelfs optimaal) zuidcircuit beduidend groter dan het huidige noordcircuitgebied, dit zowel voor de MLA's als voor de overige luchtvaartuigen.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



mw. drs M.H. Schultz van Haegen