

LUCHTVAARTTERREIN HILVERSUM

Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Hilversum, alsmede vaststelling van de geluidszone

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

16 april 2003



Datum

16 april 2003

DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART

Nummer

DGL/03.U01036

Onderwerp

Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de aanwijzing luchtvaartterrein Hilversum, alsmede vaststelling van de geluidzone

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

Gelet op de artikelen 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet (Wet van 15 januari 1958, Stb. 1958, 47 zoals laatstelijk gewijzigd bij Stb. 1998, 393), de artikelen 19 tot en met 26 uit deze wet, het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 16 juli 1998, Stb. 1998, 413), het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart (Stb. 1996, 668) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Stb. 1992, 315);

Gehoord de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (advies RPC 1373 van 23 september 1997);

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 21 juni 2002;

BESLUIT:

Artikel 1

Het besluit van 17 maart 1961, nr. LT/11443 (Stcrt. 1961, 60), waarbij het luchtvaartterrein Hilversum laatstelijk is aangewezen en zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit LV/L 21836 van 14 april 1982, wordt als volgt gewijzigd:

De artikelen 2 tot en met 4 worden vervangen door de volgende artikelen:

Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal- en internationaal burgerluchtverkeer.
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden en met in achtneming van de artikelen 6, 7 en 8 van dit besluit.

Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat onverminderd het recht op vergoeding van kosten, lokalen ter beschikking indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer.
2. De exploitant stelt op het luchtvaartterrein ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van elektronische en meteorologische hulpmiddelen en de daarbij behorende werken ten dienste van het luchtverkeer, indien zulks van rijkswege noodzakelijk wordt geoordeeld.



3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtreizigers en goederen, onverminderd het recht op vergoeding van kosten.

Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vierde lid.
2. In het landingsterrein zijn gelegen:
 - a. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 066° - 246°, met een lengte van 600 meter en een breedte van tenminste 25 meter, met daarbij behorende rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B;
 - b. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 183° - 003°, met een lengte van 730 meter en een breedte van tenminste 25 meter, met daarbij behorende rijbanen, eveneens voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B;
 - c. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 126° - 306°, met een lengte van 730 meter en een breedte van tenminste 25 meter, met daarbij behorende rijbanen, eveneens voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B; een en ander zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), en zoals aangegeven op de kaart in bijlage B behorende bij dit besluit;
 - d. drie zweefvliegbanen gelegen in de geografische richting 066°-246°, in de geografische richting 183°-003° en in de geografische richting 126°-306°, een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B behorende bij dit besluit.
3. De bij de in het vorige lid onder a, b en c bedoelde start- en landingsbanen behorende aan- en uitvliegroutes, zoals deze voor de berekening van de geluidszone, bedoeld in artikel 6, zijn gehanteerd, zijn aangegeven in de bijlagen C1, C2, C3, C4, C5 en C6 behorende bij dit besluit.
4. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Hilversum en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens, zijn opgenomen in bijlage B, behorende bij dit besluit.

Artikel 5

1. De exploitant laat, met inachtneming van het gestelde in artikel 6, op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6, eerste lid bedoelde geluidszone niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de in artikel 6, eerste lid bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in artikel 6, tweede lid bedoelde maximum aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszone, dan wel van het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, te voorkomen.
3. Maatregelen als bedoeld in het tweede lid worden genomen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan, met inachtneming van het gestelde in artikel 30b, vijfde en zesde lid van de Luchtvaartwet.



4. Van een dreigende overschrijding, als bedoeld in het tweede lid is sprake, indien de geluidsbelasting behorende bij het feitelijk gebruik in een periode vanaf de ingangsdatum van het geldende gebruiksplan, gevoegd bij de volgens het gebruiksplan voorziene geluidsbelasting in het resterende deel van de lopende gebruiksplan periode, de geluidszone als bedoeld in artikel 6 overschrijdt.

Artikel 6

1. De 47 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage D behorende bij dit besluit.
2. De exploitant staat per jaar maximaal 1.500 bewegingen toe met hefschroefvliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg.
3. Luchtvaartuigen, voorzien van een voortstuwingsinstallatie, die niet vallen onder het gebruik dat wordt bepaald door de Bkl-geluidszone of onder lid 2 van dit artikel zijn niet toegelaten.

Artikel 7

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

Artikel 8

1. Het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein is afhankelijk van de voorafgaande toestemming van de exploitant.



2. De exploitant zal zoveel als in zijn vermogen ligt, maatregelen treffen ter voorkoming dat vliegtuigen, welke het luchtvaartterrein gebruiken, vliegen over het gebied behorende bij het nabij het luchtvaartterrein gelegen 'Algemeen Ziekenhuis Zonnestraal'.

Artikel 9

1. Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszone en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant aan het Hoofd van de Handhavingsdienst Luchtvaart opgave van de gegevens zoals aangegeven in het Handhavingsvoorschrift Hilversum binnen twee weken na afloop van de daarin genoemde perioden.
2. Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 januari van enig jaar tot 1 januari van het daarop volgende jaar.

Artikel 10

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

Artikel II

1. De beschikking van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst van 15 november 1978 nr. LT/L 25258 betreffende het laten opstijgen van ballonnen wordt ingetrokken.
2. De beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 april 1983, nr. LV/L22135 (Stcrt. 1983, 112) wordt ingetrokken.

Artikel III

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

DE 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 gepubliceerd.

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 'Bezwaar aanwijzing luchtvaartterrein Hilversum' op de envelop, te worden verstuurd naar: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart, Bezwaar aanwijzing Hilversum, Postbus 90771, 2509 LT Den Haag. Indieners van een bezwaarschrift zullen in de gelegenheid worden gesteld hun bezwaarschrift toe te lichten op een hoorzitting.

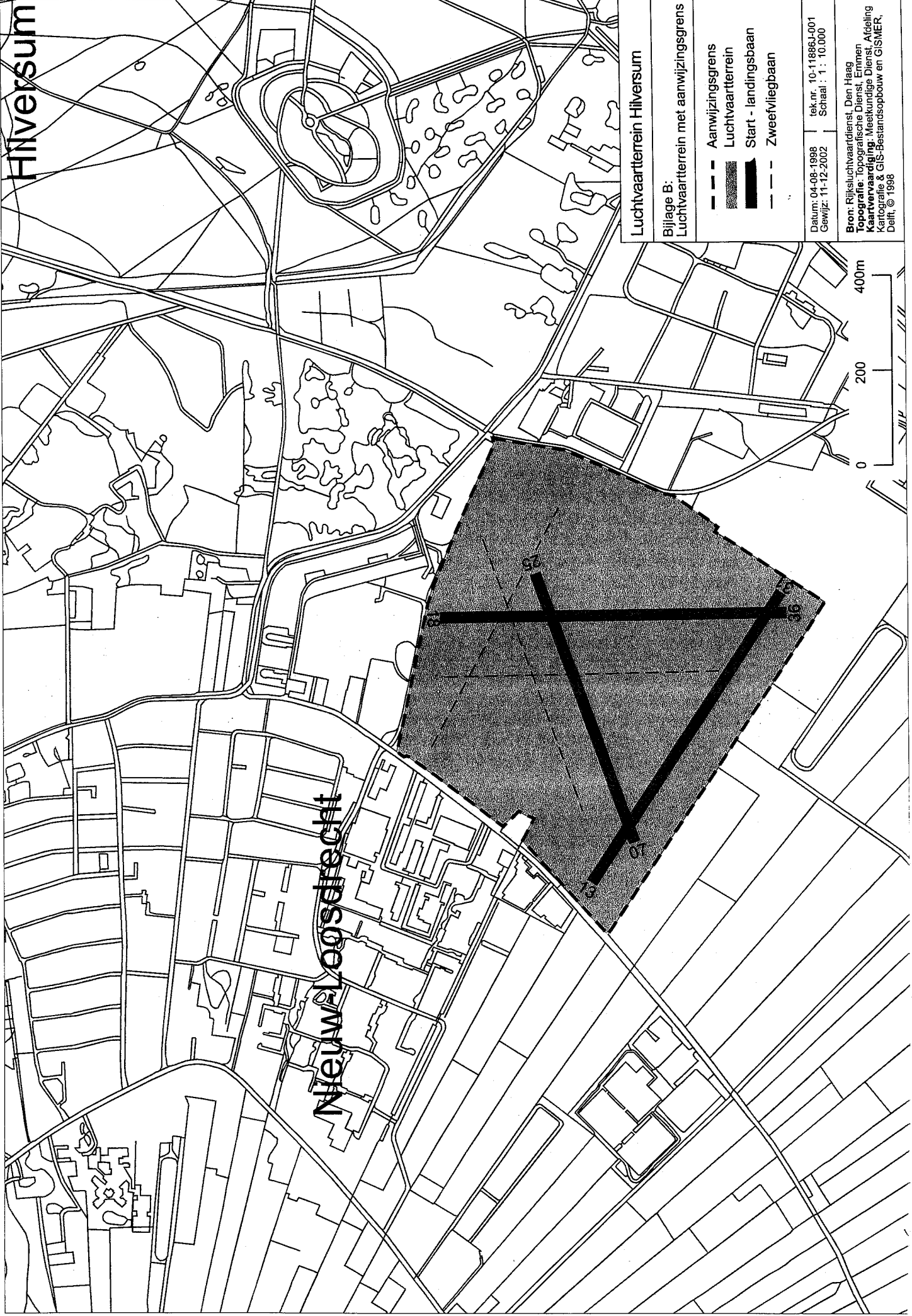
Indien onverwijlde spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening aan te vragen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in Den Haag. Voorwaarde voor het aanvragen van een voorlopige voorziening is dat een bezwaarschrift is ingediend. Bij de Raad van State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



- Bijlage A: Het terrein, als aangegeven op de bij de beschikking van 17 maart 1961 behorende kaart (niet bijgevoegd).
- Bijlage B: Kaart van het luchtvaartterrein Hilversum (tek.nr. 10-11886J-001) en een beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer en luchtverkeersgegevens, zoals gehanteerd voor de berekening van de geluidszone.
- Bijlage C: Aan- en uitvliegroutes zoals gehanteerd voor de berekening van de geluidszone
- | | | |
|-----|---------|-------------------|
| C1: | baan 07 | (tek.nr. 10-587) |
| C2: | baan 25 | (tek.nr. 10-588) |
| C3: | baan 18 | (tek.nr. 10-589) |
| C4: | baan 36 | (tek.nr. 10-590) |
| C5: | baan 13 | (tek.nr. 10-591) |
| C6: | baan 31 | (tek.nr. 10-592). |
- Bijlage D: Kaart met de geluidszones (tek.nr. 10-23167-001).

Hilversum

Nieuw Loosdrecht



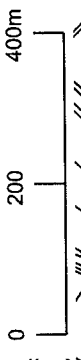
Luchtvaartterrein Hilversum

Bijlage B:
Luchtvaartterrein met aanwijzingsgrens

- Aanwijzingsgrens
- ▨ Luchtvaartterrein
- Start - landingsbaan
- - - Zweefvliegbaan

Datum: 04-08-1998 tek.nr. 10-11886J-001
Gewijz.: 11-12-2002 Schaal: 1 : 10.000

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meekundige Dienst, Afdeling
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,
Delft, © 1998



**Behorende bij bijlage B:**

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

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

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

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

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

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

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

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



De invoergegevens voor de berekening van de geluidszone bestaan uit:

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

Het luchtvaartterrein Hilversum wordt eveneens in beperkte mate gebruikt door lichte hefschroefvliegtuigen. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein in beperkte mate door hefschroefvliegtuigen worden gebruikt. In dit aanwijzingsbesluit is enerzijds rekening gehouden met de nu reeds bestaande activiteiten met hefschroefvliegtuigen en is anderzijds, op grond van artikel 24, derde lid van de Luchtvaartwet, een maximum aantal bewegingen gesteld om te voorkomen dat een bij een aantal hefschroefvliegtuigenbewegingen behorende KE-contour, buiten de grenzen van het luchtvaartterrein komt te liggen. In de aanwijzing van het luchtvaartterrein Hilversum is derhalve een aantal van 1.500 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen als maximum aantal bewegingen per jaar vastgelegd. De bij dit aantal vliegtuigbewegingen behorende berekende KE-contour valt ruimschoots binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein. Teneinde te voorkomen dat zeer zware en mogelijk veel geluid producerende helikopters gebruik kunnen maken van het luchtvaartterrein is het maximum startgewicht vastgelegd op 6.000 kg.

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

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

Berekening geluidszone

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

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

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

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

*Tabel 1 Verdeling starts, landingen, circuits*

	overland	terrein	totaal
landingen	4.940	12.274	17.214
starts	4.940	12.274	17.214
circuits	-	41.572	41.572
	9.880	66.120	76.000

Tabel 2 Categorieverdeling

categorie	starts en landingen	circuits	totaal
S	0	0	0
1	172	208	380
2	1.377	416	1.793
3	6.197	4.989	11.186
4	6.541	9.977	16.519
5	4.476	4.157	8.633
6	3.099	4.573	7.671
7	1.721	3.118	4.839
8	10.845	14.134	24.979
Totaal	34.428	41.572	76.000

Tabel 3 Baangebruik

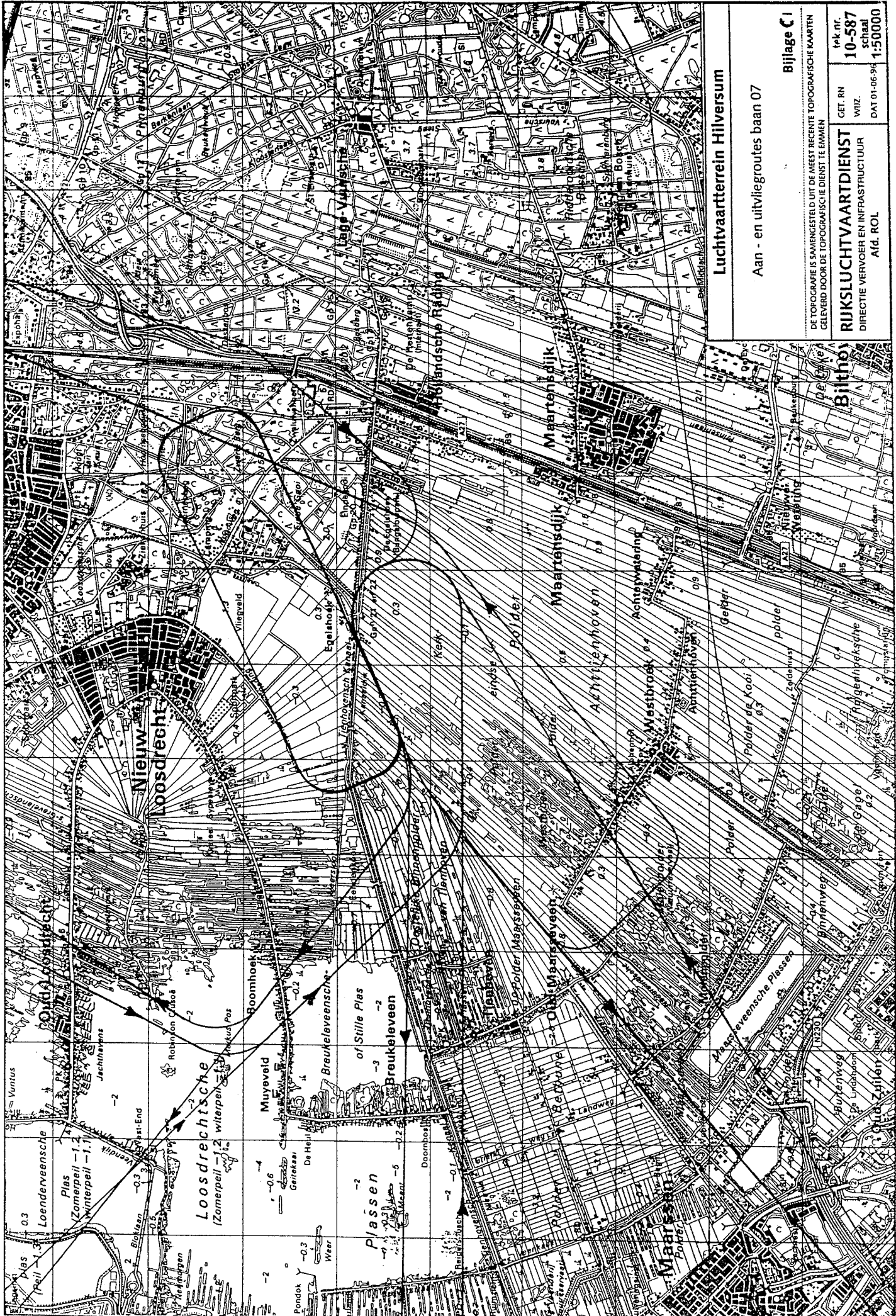
baan	lengte [m]	richting	gebruiks-percentage	richting	gebruiks-percentage
07-25	540	07	15,4	25	31,4
13-31	660	13	14,3	31	19,8
18-36	700	18	26,4	36	12,8

Tabel 4 Gemiddelde weekendweegfactoren

soort vlucht	overland	terrein
landing	1,81	2,07
start	1,81	2,07
circuit	1,81	2,07

Tabel 5 Gemiddelde nachtstraffactoren

soort vlucht	overland	terrein
landing	1,01	1
start	1,01	1
circuit	1,01	1



Luchtvaartterrein Hilversum

Aan - en uitvliegroutes baan 07

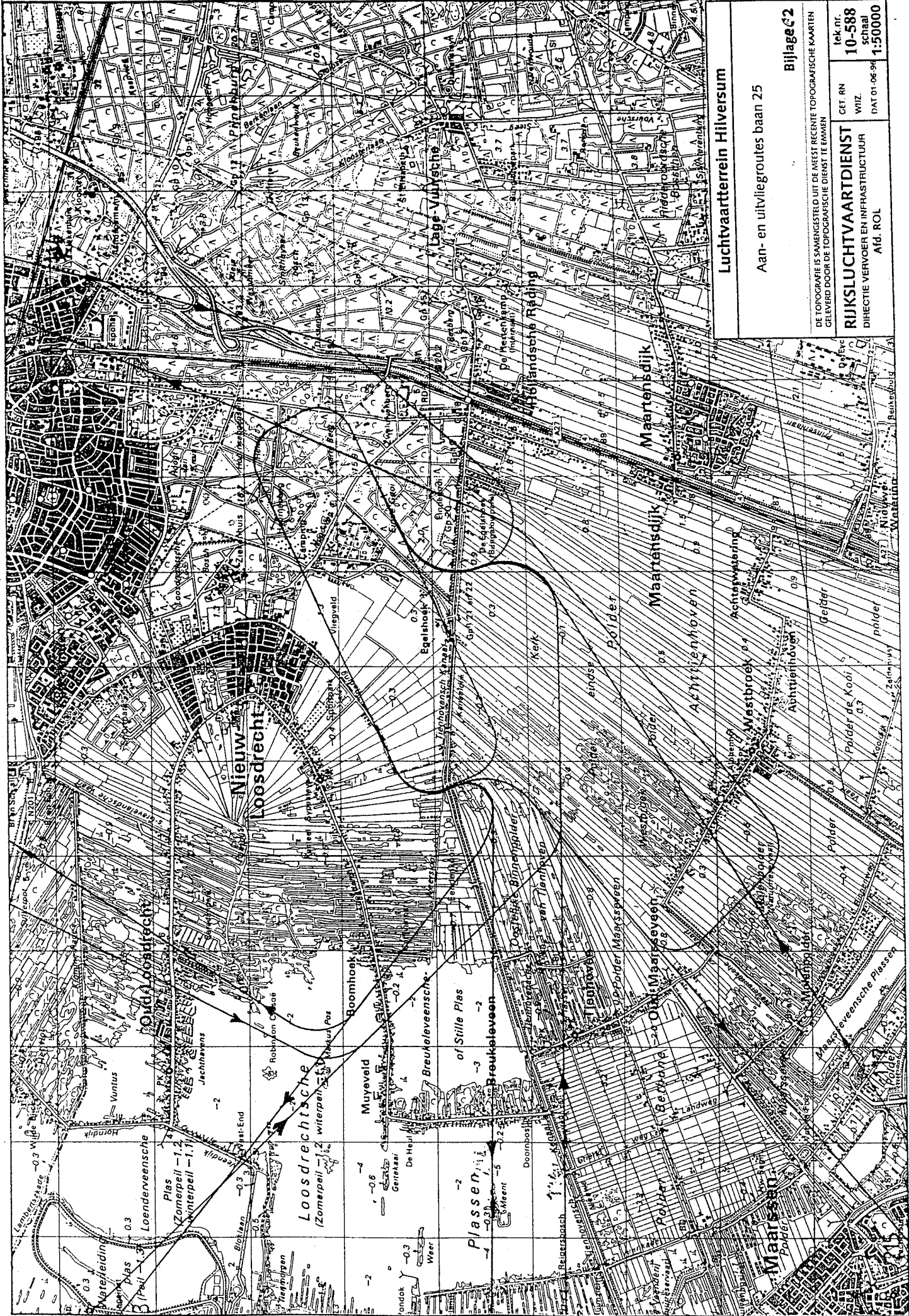
Bijlage C I

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

tek. nr.
10-587
schaal
1:50000

GET. RN
WIZ.
DAT 01-06-94

RIJSLUCHTVAARDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL



Luchtvaartterrein Hilversum

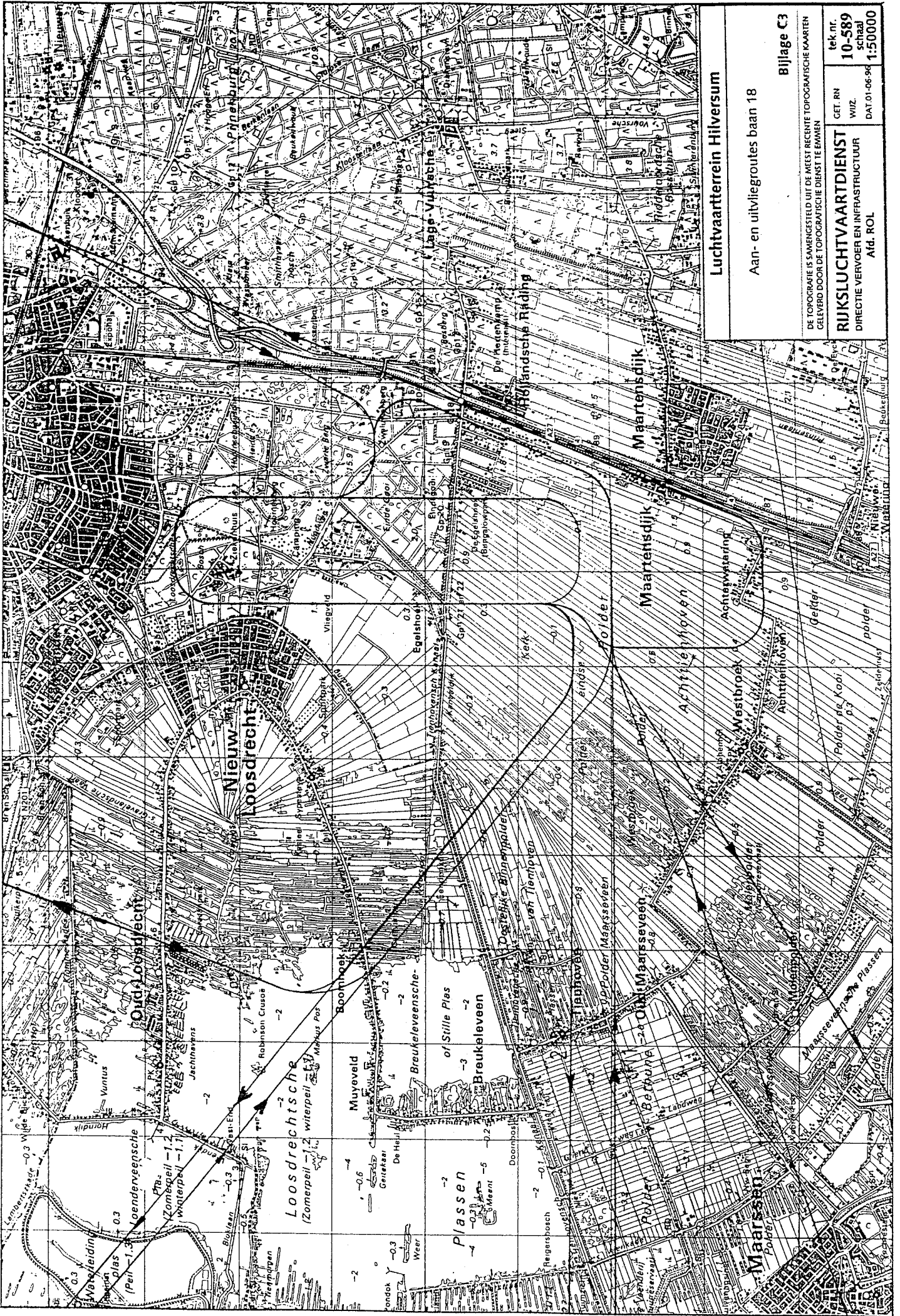
Aan- en uitvliegeroutes baan 25

Bijlage 2

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

tek. nr.
10-588
schaal
1:50000

GET. RN
RIJKSLUCHTVAARTDIENST
WHIZ.
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL
DAT 01-06-94



Luchvaartterrein Hilversum

Aan- en uitvliegroutes baan 18

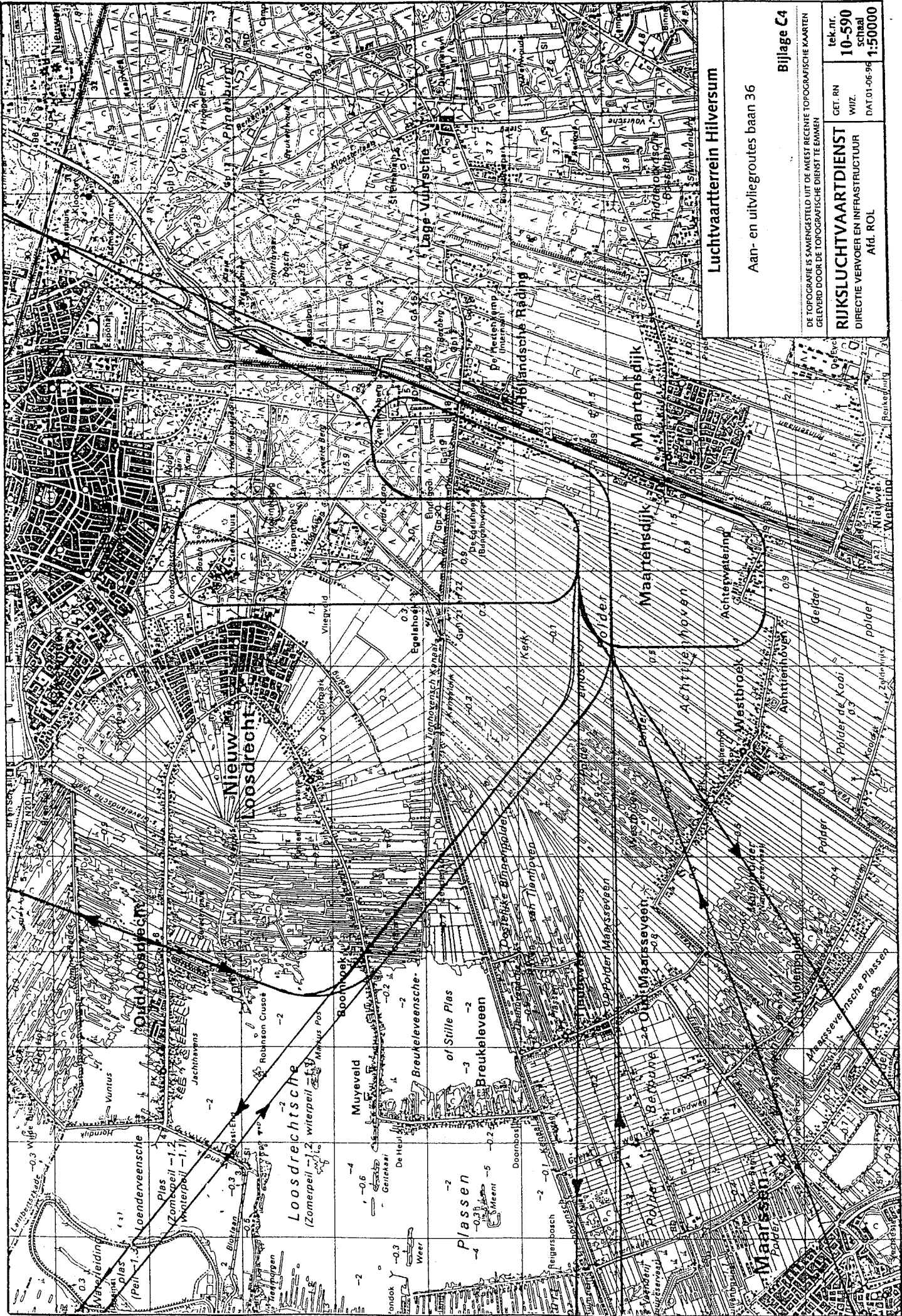
Bijlage C3

DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
 CELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMAREN

tek.nr.	10-589
GET. RN	WIZ.
DAI.01-06-96	

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
 DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
 Afd. ROL

tek.nr.
10-589
 schaal
1:50000



Luchtvaartterrein Hilversum

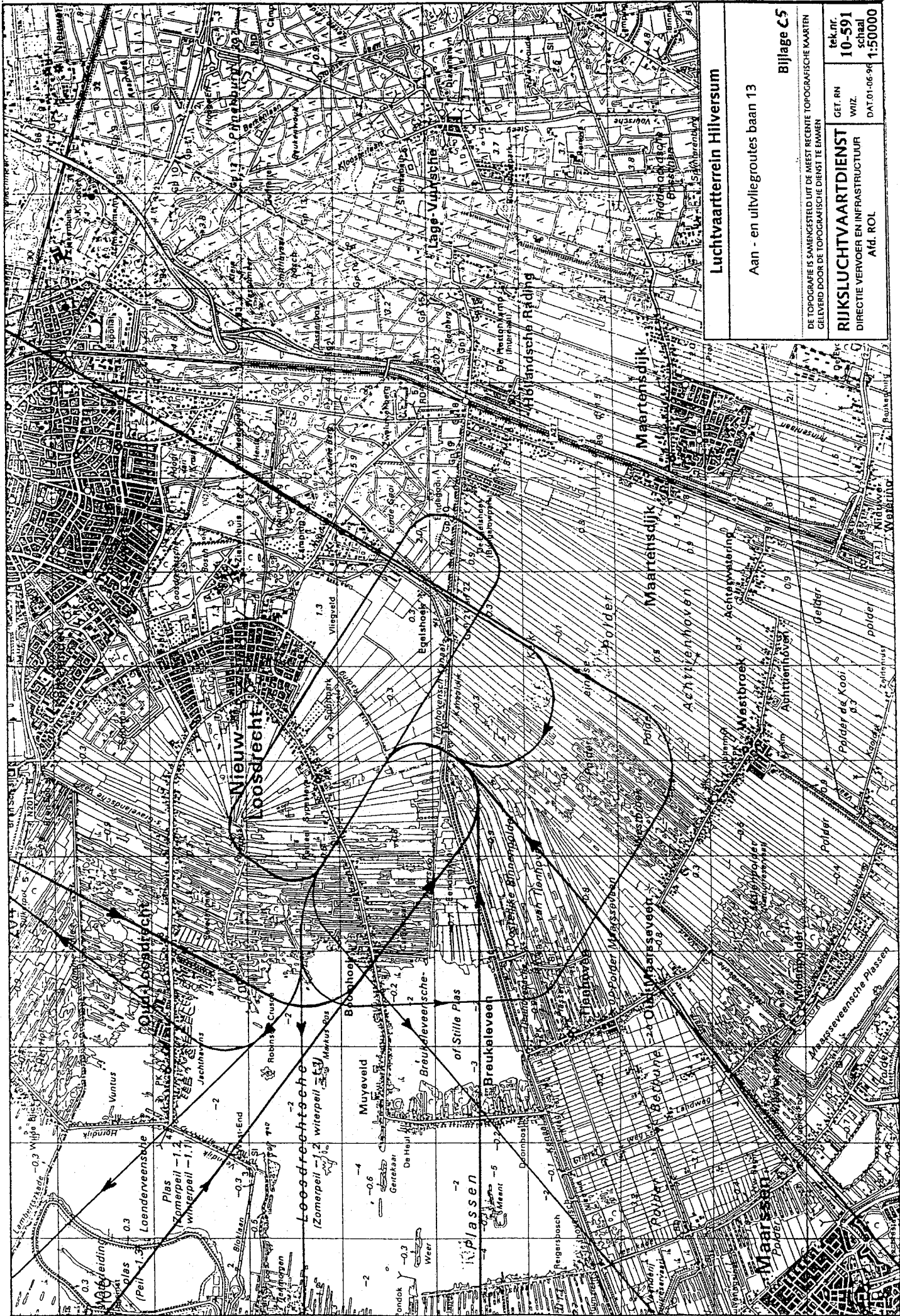
Aan- en uitvliegroutes baan 36

Bijlage C4

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

tek.nr.	10-590
GET. RN	WIZ.
schaal	DAT 01-06-96
1:50000	

RIJSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL



Luchvaartterrein Hilversum

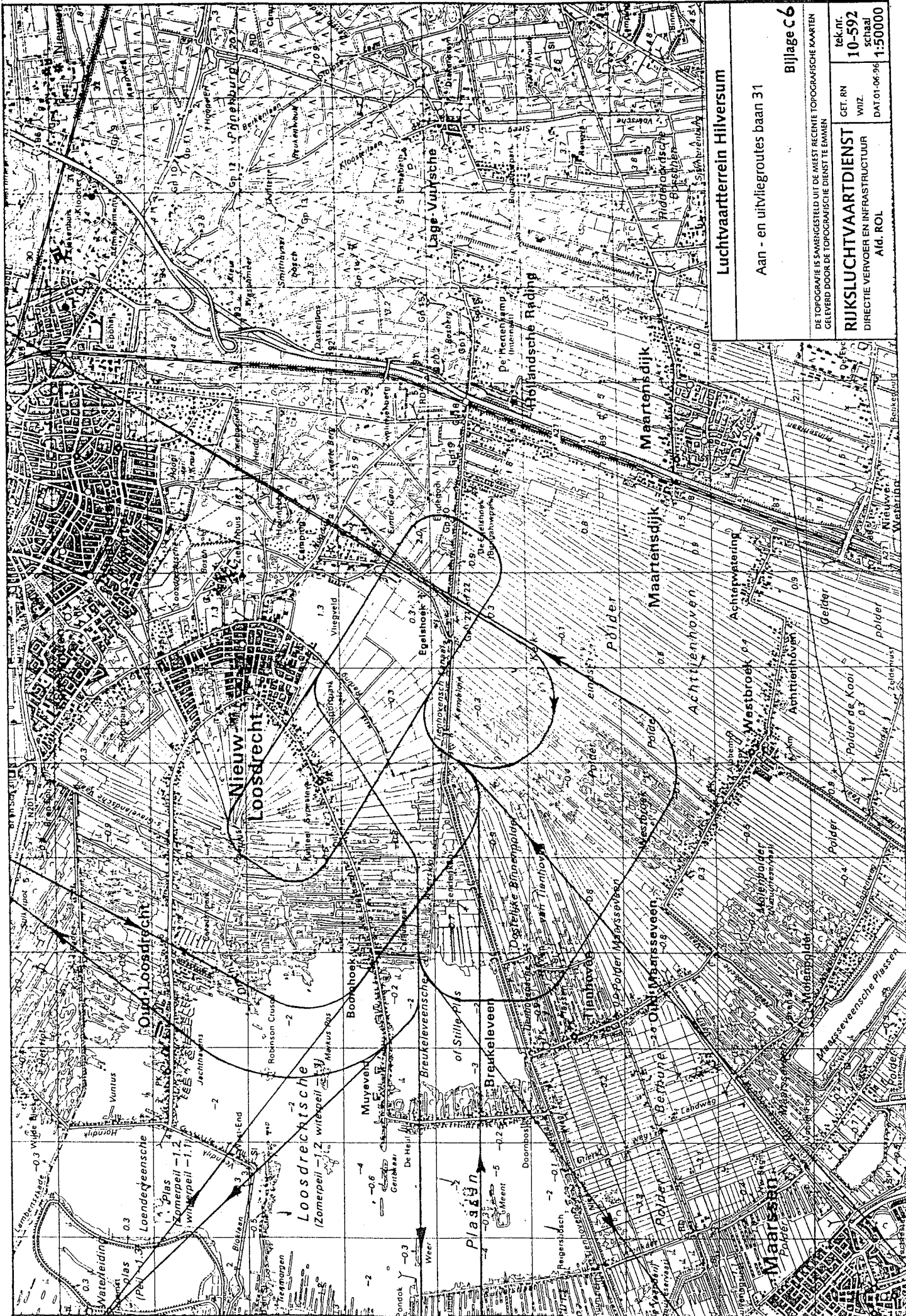
Aan- en uitvliegroutes baan 13

Bijlage C5

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

tek.nr.	GET. RN
10-591	WIZ.
schaal	DAT.01.06.96
1:50000	

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL



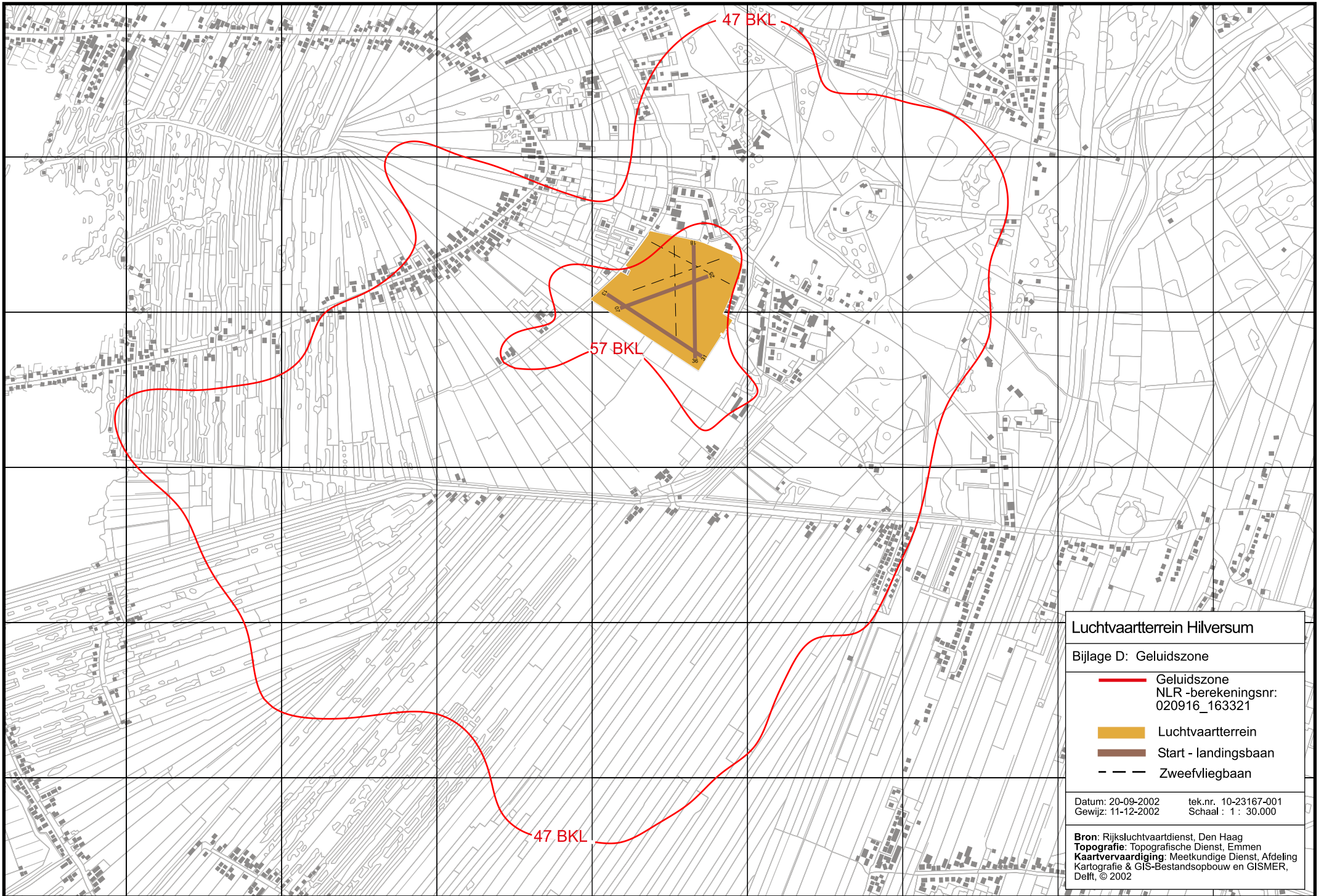
Luchtvaartterrein Hilversum

Aan - en uitliegroutes baan 31

Bijlage C6

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

RIJKSLUCHTVAARTDIENST	tek.nr.	10-592
	GET. RN	WIZ.
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	schaal	1:50000
Ald. ROL	DAT.01-06-96	



Luchtvaartterrein Hilversum

Bijlage D: Geluidszone

- Geluidszone
NLR -berekeningsnr:
020916_163321
- Luchtvaartterrein
- Start - landingsbaan
- Zweefvliegbaan

Datum: 20-09-2002 tek.nr. 10-23167-001
Gewijz: 11-12-2002 Schaal : 1 : 30.000

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



TOELICHTING

Inhoud wijzigingsbesluit

Het voorliggende besluit is een besluit tot wijziging van het besluit van 17 maart 1961, nr LT/11443 (stcrt. 1961, 60) met betrekking tot de aanwijzing van het luchtvaartterrein Hilversum, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 14 april 1982, nr. LV/L 21836 (bij laatstgenoemd besluit is de tenaamstelling gewijzigd ten behoeve van de Stichting Vliegveld Hilversum).

Dit wijzigingsbesluit omvat:

- de vaststelling van de geluidszone;
- de bepalingen van de beschikking van 15 november 1978, nr. LT/L 25258 betreffende het laten opstijgen van ballonnen;
- de bepalingen van het besluit van 26 april 1983, nr. LV/L 22135, met betrekking tot een beperking van het gebruik van het luchtvaartterrein Hilversum;
- de gebruikelijke handhabingsbepalingen voor kleine luchtvaartterreinen.

Ongewijzigd blijft de (geografische) aanwijzing van het luchtvaartterrein met de kadastrale gegevens en de tenaamstelling.

Omdat geen sprake is van een eerste aanwijzing dan wel uitbreiding of wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein is het (opnieuw) vermelden van de gegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder a, sub 2 alsmede onder b en c, niet vereist.

Vaststelling geluidszone en gebruiksbeperkingen in de aanwijzing

Op grond van artikel 25a, van de Luchtvaartwet dient rond het luchtvaartterrein een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Aan het vaststellen van grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, is wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 16 juli 1998, Stb. 1998, 413) en wat betreft de grote luchtvaart met het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Stb. 1996, 668).

Op grond van artikel 25g, eerste lid, Luchtvaartwet dienen regels te worden vastgesteld over de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U 'Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart'. Het rekenvoorschrift is 29 maart 2001 vastgesteld (met appendices d.d. oktober 2000).

In verband met de vaststelling van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Hilversum wordt de bestaande aanwijzing van het luchtvaartterrein gewijzigd overeenkomstig artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet en overeenkomstig de procedure zoals aangegeven in de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet.



Tevens zijn in dit wijzigingsbesluit de bepalingen opgenomen van de beschikking van 26 april 1983, nr. LV/L 22135, met betrekking tot een beperking van het gebruik van het luchtvaartterrein Hilversum. Bij de totstandkoming van deze regeling op basis van het KB Geluidhinder is destijds reeds aangegeven dat deze beperkingen uiteindelijk bij de wijziging van de aanwijzing in verband met de zonering zouden worden opgenomen. In artikel II van het wijzigingsbesluit is bepaald dat voornoemde beschikking van 26 april 1983 wordt ingetrokken.

Bij beschikking van 15 november 1978, nr. LT/L 25258, is aan de exploitant ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet om van het luchtvaartterrein Hilversum vrije bemande ballonnen te laten opstijgen, een en ander onder voorwaarden. Het laten opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein Hilversum wordt thans in de aanwijzing opgenomen. De voorwaarden waaronder het opstijgen van ballonnen kan geschieden worden in het aanvullend luchthavenreglement opgenomen op grond van artikel 132, eerste lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL). Om veiligheidsredenen is voorafgaande toestemming van de exploitant vereist.

Procedure van totstandkoming

Ten aanzien van de doorlopen procedure volgens de Luchtvaartwet heeft laatstelijk op 22 augustus 1996 het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet plaatsgevonden met Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Utrecht en vertegenwoordigers van de gemeenteraden van de gemeenten Hilversum, Loosdrecht en Maartensdijk. De gemeenteraden van Hilversum, Loosdrecht, Maarssen en Maartensdijk hebben schriftelijk gereageerd naar aanleiding van het verslag van het Bestuurlijk Overleg van 22 augustus 1996. De provincies Noord-Holland, Utrecht en de gemeente Hilversum stemmen in met de voorgestelde zonering. De gemeenten Loosdrecht (thans Wijdmeren), Maarssen en Maartensdijk (thans: De Bilt) stemmen niet in met de zonering, met name vanwege de omvang van de geluidszone. De gemeente Loosdrecht stemt bovendien niet in omdat de geluidszone woningbouw bij Ter Type onmogelijk maakt.

Ten tijde van het bestuurlijk overleg heeft de commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet advies uitgebracht over het zoneringsvoorstel. De conclusie luidde: "De voorzitter van de commissie acht voortgang van de zonering - en gedurende de vaststelling en invoering van de zone te zoeken naar verbeteringen - de meest gewenste gang van zaken."

De Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie heeft vervolgens in haar advies d.d. 23 september 1997, kenmerk RPC 1373 advies uitgebracht over de voorgenomen aanwijzingen. De commissies hebben positief geadviseerd over de ontwerp-aanwijzing en inclusief de geluidszonering.



De ontwerp-aanwijzing ex. artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet en de ontwerp-aanwijzingen als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waarbij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de gemeenten aanwijzingen geeft inzake het opnemen van de geluidszone in de bestemmingsplannen, hebben met de bijbehorende stukken van 26 september 2001 tot en met 27 november 2001 ter inzage gelegen bij de provincies, de hierboven genoemde gemeenten en het luchtvaartterrein Hilversum.

Het advies de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet is op 24 juni 2002 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Alle adviezen van de commissie zijn door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat overgenomen.

Na vaststelling van het ontwerp-besluit is de Tweede Kamer op 24 januari 2003 in kennis gesteld van het voornemen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tot het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Totstandkoming geluidszone

Op basis van vele (proef-)berekeningen is getracht te komen tot een optimale geluidszone, rekening houdend met bestaande en toekomstige woonbebouwing en met de vliegveiligheid. Voor kleine luchtvaartterreinen worden de luchtverkeerscircuitgebieden met bijbehorende aan- en uitvliegpunten en -procedures vastgesteld in het kader van de Wet Luchtvaart en het Luchtverkeersreglement (LVR) en in de Regeling Procedures opgenomen, zo ook voor het luchtvaartterrein Hilversum. De circuitgebieden van vliegveld Hilversum en de bijbehorende procedures voor het verlaten dan wel het binnenvliegen van het circuit worden derhalve niet in een aanwijzing vastgesteld en ook niet gehandhaafd.

Bij de berekening van de 47 Bkl-geluidszone is uitgegaan van de voor het luchtvaartterrein Hilversum vastgestelde routestructuur en de vastgestelde circuits. Bij zowel de routestructuur als de circuits is in de eerste plaats zoveel mogelijk rekening gehouden met het vermijden van aaneengesloten woonbebouwing en in de tweede plaats van natuurgebieden. Deze routes en structuren vormen een modelmatige benadering van enerzijds de vastgestelde circuitgebieden met verplichte aan- en uitvliegpunten en -procedures en anderzijds de buiten de directe omgeving van het vliegveld meestentijds in de praktijk gevolgde routes van en naar het vliegveld, welke geen wettelijk verplicht karakter hebben.



Bij de zoneringsberekening is uitgegaan van het bestaande banenstelsel en -gebruik. Een met het oog op woningbouw en milieu beter alternatief bleek niet haalbaar omdat voor de daartoe vereiste wijzigingen in het banenstelsel en (beperkte) uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein onvoldoende bestuurlijk draagvlak in de regio aanwezig was. Omdat de geluidszone tengevolge van de uitkomsten van het bestuurlijk overleg moest worden gebaseerd op het bestaande banenstelsel en baangebruik bleek het niet mogelijk om de bouwlocatie Ter Sype (Wijdemeren) buiten de 47 Bkl-geluidszone te houden.

Als resultante van het bestuurlijk overleg is de geluidszone gebaseerd op het aantal vliegtuigbewegingen (start of landing) van 1994, te weten 76.000. De exploitant heeft daarbij te kennen gegeven niet in te stemmen met het aantal van 76.000 vliegtuigbewegingen omdat dit de exploitatiemogelijkheden te zeer beperkt, maar uit te willen gaan van het aantal vliegtuigbewegingen over 1992, zijnde het algemene referentiejaar voor de zonering kleine luchtvaart. In dat jaar bedroeg het aantal vliegtuigbewegingen op Hilversum 92.000. Het aantal van 76.000 vliegtuigbewegingen ligt onder de maximale technische capaciteit van het luchtvaartterrein, zijnde ongeveer 120.000 vliegtuigbewegingen.

Ten aanzien van het terugdringen van geluidhinder kan verder worden verwezen naar het gestelde in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, waarin is aangegeven dat vanaf 1 januari 2000 de grenswaarde voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting 47 Bkl wordt, hetgeen een halvering van de maximaal toegestane geluidsbelasting op de zonegrens inhoudt ten opzichte van de situatie vóór 1 januari 2000. Dit terugdringen van de geluidsbelasting is bereikt door het treffen van bronmaatregelen aangevuld met operationele maatregelen. In het onderhavige besluit is, zoals hiervoor aangegeven, de 47 Bkl-geluidszone vastgesteld.

De geluidszone is in 2002 herberekend overeenkomstig het advies van de Commissie 21. Hierbij is uitgegaan van het baangebruik van de laatste vijf jaren. De vloot komt overeen met het recente gebruik van het vliegveld. De berekening is uitgevoerd volgens het nu geldende berekeningsvoorschrift (zie Bijlage B).

De ter inzage gelegde 50 Bkl-geluidszone moet, zoals hiervoor aangegeven, met ingang van 1 januari 2000 worden gelezen als 47 Bkl-geluidszone. De huidige stillere vloot resulteert in de 47 Bkl-geluidszone die qua oppervlakte vergelijkbaar is met (marginaal kleiner dan) de 50 Bkl-ontwerp-geluidszone zoals die ter inzage heeft gelegen. De in de aanwijzing opgenomen geluidszone is op sommige punten groter (en op andere punten kleiner) dan de ontwerp-geluidszone zoals die ter inzage heeft gelegen vooral als gevolg van verschillen in baangebruik. Overigens ontstaan ook kleine verschillen als gevolg van de andere geluidskarakteristieken van de huidige stillere vliegtuigen.



Wat betreft de handhaving en controle zijn de in de aanwijzing opgenomen voorschriften getoetst op handhaafbaarheid. Uitgegaan is van de wettelijke systematiek zoals deze sinds 1994 in de Luchtvaartwet is opgenomen. Deze wordt later in deze toelichting nader uiteengezet. De verdere operationalisering van de handhaving vindt niet plaats in het kader van dit aanwijzingsbesluit maar zal in andere kaders - onder andere het voor luchtvaartterrein Hilversum op te stellen handhavingsvoorschrift - haar beslag moeten krijgen.

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

Belangenafweging

Bij de zonering is met de betrokken belangen rekening gehouden. Uitgangspunt is de regionaal-bestuurlijke afweging, die leidde tot een geluidszone op basis van het bestaande banenstelsel en 76.000 vliegtuigbewegingen. Voor een zoneringsvariant waarbij een deel van de locatie Ter Sype buiten de 47 bkl zone zou zijn gelegen, bleek onvoldoende bestuurlijk draagvlak in de regio. Bij de vaststelling van geluidszones wordt zoveel mogelijk gestreefd naar bestuurlijk draagvlak en consensus. Door het aantal vliegtuigbewegingen als invoergegeven voor de zone te verkleinen van 92.000 (1992) naar 76.000 (1994) is aan een deel van de bezwaren (wegens een te grote zone) van de gemeente Maarssen, Maartensdijk (thans: De Bilt) en Loosdrecht (thans Wijdmeren) tegemoet gekomen. Bij een aantal van 76.000 wordt een redelijke exploitatie van een klein luchtvaartterrein nog mogelijk geacht (KPMG/BEA, 1996). Daarnaast is een toename van het aantal vliegtuigbewegingen zonder dat de geluidszone overschreden wordt mogelijk, door gebruik te maken van de technische mogelijkheden en door verdere technologische ontwikkelingen

De in art. 7 van de aanwijzing genoemde voorschriften vormen stringente gebruiksbeperkingen die het gehele jaar door gelden. Daarenboven is sprake van aanvullende, vrijwillige beperkingen ten aanzien van met name het avondvliegen. Ook de vrijwillige aanschaf van een geluidarm vliegtuig met turbomotor door de parachutisten kan hier genoemd worden. De circuits en routes zijn zoveel mogelijk buiten aaneengesloten woonbebouwing en buiten natuurgebieden (indien mogelijk) geïmponeerd.

Alles overziend kan gesteld worden dat bij de zonering zoveel mogelijk, binnen de door de regio gestelde uitgangspunten, rekening is gehouden met de belangen van lokale overheden, omwonenden, natuur en milieu alsmede de exploitant en gebruikers van het luchtvaartterrein Hilversum.



Gebruik van het luchtvaartterrein

Het luchtvaartterrein Hilversum is bij beschikking van 17 maart 1961, nr. LT/11443, laatstelijk aangewezen. De aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal- en internationaal burgerluchtverkeer. Het gebruik door burgerzweefvliegtuigen en ballonnen valt onder het begrip luchtverkeer en hoeft derhalve niet apart in de aanwijzing worden opgenomen. In artikel 7 zijn operationele maatregelen opgenomen die aangeven op welke tijden de aldaar genoemde vluchtsoorten zijn verboden dan wel dienen te worden beperkt. Deze beperkingen gelden sinds 1 mei 1983 ingevolge het besluit van 26 april 1983, nr. LV/L 22135. Wat betreft het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein Hilversum worden de voorschriften gegeven in het aanvullend luchthavenreglement op grond van artikel 132, eerste lid van de Regeling toezicht luchtvaart. Het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein vindt slechts incidenteel plaats en is afhankelijk van toestemming van de exploitant.

Er zijn drie start- en landingsbanen aanwezig. De geografische richting, lengte en breedte van de banen zijn in artikel 4 aangegeven. Tevens zijn drie zweefvliegbanen aanwezig ten behoeve van het gebruik door zweefvliegtuigen. Deze banen liggen parallel aan en ten westen van de start- en landingsbanen 07-25 en 18-36, en ten noorden en eveneens parallel aan baan 13-31 (aan de noordzijde van het vliegveld). Voor het doen opstijgen van de zweefvliegtuigen wordt gebruik gemaakt van een lier of van een sleepvliegtuig.

Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden. In het op de Wet Luchtvaart gebaseerde Luchtverkeersreglement (LVR) zijn deze begrippen en voorschriften vastgelegd. De luchtruimte boven Nederland is in dit kader verdeeld in luchtruimklassen, waarin per luchtruimklasse onderscheid wordt gemaakt in zichtweersomstandigheden. Voor het luchtvaartterreinverkeer op Hilversum geldt een luchtruimklasse G, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 1,5 km. De vluchten worden uitgevoerd onder de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR).

In artikel 7 zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein. Wat betreft valschermspringen uit luchtvaartuigen is bedoeld uit specifiek daarvoor ingerichte luchtvaartuigen, zo is valschermspringen uit helikopters niet toegestaan. In artikel 7 zijn niet, zoals in het ontwerp-aanwijzingsbesluit, beperkingen opgenomen wat betreft het uitvoeren van reclamesleepvluchten met luchtvaartuigen. Op 21 februari 2002 is een convenant afgesloten tussen de Staat der Nederlanden en de Vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid van Nederlandse Luchtvaartondernemingen (VNLO), als brancheorganisatie. In het convenant zijn bepalingen opgenomen inzake het terugdringen van geluidhinder ten gevolge van het reclamesleepvliegen. Daar het reclamesleepvliegen in het totaal van het aantal vliegtuigbewegingen op Hilversum slechts een gering aandeel heeft, heeft het (overigens kleine) verschil in de oorspronkelijk in artikel 7 opgenomen beperkingen en de beperkingen uit het convenant geen gevolgen voor de geluidhinder.



De exploitant zal zoveel als in zijn vermogen ligt, maatregelen treffen ter voorkoming dat vliegtuigen, welke het luchtvaartterrein gebruiken, vliegen over het gebied behorende bij het nabij het luchtvaartterrein gelegen 'Algemeen Ziekenhuis Zonnestraat'. Hij kan dit onder andere bereiken door het geven van goede voorlichting aan de gebruikers van het luchtvaartterrein.

Het aantal vliegtuigbewegingen op het luchtvaartterrein Hilversum heeft zich als volgt ontwikkeld:

jaar	totaal	jaar	totaal
1975	85.551	1988	70.039
1976	75.813	1989	80.006
1977	70.228	1990	84.913
1978	58.148	1991	81.082
1979	56.711	1992	91.535
1980	55.731	1993	82.236
1981	50.492	1994	76.000
1982	53.669	1995	77.758
1983	49.296	1996	50.996
1984	53.007	1997	61.135
1985	56.118	1998	54.974
1986	59.294	1999	60.004 *
1987	70.548	2000	49.071 *

* Gedurende vele maanden is het luchtvaartterrein slechts zeer beperkt geopend geweest in verband met baanrenovatie. (bron: CBS)

Berekening van de geluidsbelasting

Als basis voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gehanteerd:

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

In bijlage D is de 47 Bkl-geluidszone opgenomen. De geluidszone is overeenkomstig het BGKL berekend voor vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg, doch niet hoger dan 6.000 kg.



Het luchtvaartterrein Hilversum wordt eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door hefschroefvliegtuigen worden gebruikt. De bewegingen met hefschroefvliegtuigen kunnen niet onder de berekeningsmethode van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart worden gebracht en zijn ook in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart niet begrepen. Derhalve zijn tevens de geluidscontouren berekend volgens de KE-berekeningsmethode. In het bestuurlijk overleg is overeengekomen 1.500 vliegtuigbewegingen als basis voor de berekening te nemen. De bij dit aantal vliegtuigbewegingen behorende berekende KE-contour valt ruimschoots binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein. In artikel 6, tweede lid, van de aanwijzing wordt daarentegen wel het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen als het maximum toelaatbare aantal per jaar vastgelegd. De exploitant dient in overleg met de betreffende gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende hefschroefvliegtuigen afspraken te maken, opdat het aantal van 1.500 bewegingen per jaar niet wordt overschreden. Teneinde te voorkomen dat zeer zware en mogelijk veel geluid producerende helikopters gebruik kunnen maken van het luchtvaartterrein is het maximum startgewicht vastgelegd op 6.000 kg. Het vaststellen van een Ke-geluidszone blijft achterwege nu deze geluidszone binnen de grenzen van het luchtvaartterrein ligt en een Bkl-geluidszone wordt vastgesteld (art. 25, tweede lid van de Luchtvaartwet).

Om te voorkomen dat andere, mogelijk veel geluid producerende, vliegtuigen gebruik kunnen maken van het luchtvaartterrein worden ingevolge artikel 6, derde lid, luchtvaartuigen, voorzien van een voortstuwingsinstallatie, die geen bkl-verkeer zijn of geen hefschroefvliegtuig met een maximum startgewicht van 6.000 kg. zijn, niet toegelaten.

Routes gebruikt voor de Bkl-berekening

In het voorliggende wijzigingsbesluit wordt verduidelijkt dat de in bijlagen C1, C2, C3, C4, C5 en C6 weergegeven aan- en uitvliegroutes de routes zijn zoals deze voor de berekening van de Bkl-geluidszone zijn gehanteerd. De weergegeven routes zijn, naast de overige luchtverkeersgegevens en gegevens omtrent het baangebruik, gebruikt als invoergegeven voor de berekening van de Bkl-geluidszone en als zodanig in het aanwijzingsbesluit weergegeven. Deze routes vormen een modelmatige benadering van enerzijds de veelal in de praktijk gevlogen routes van en naar het luchtvaartterrein, die overigens geen verplicht karakter hebben, en zijn daarom bruikbaar als invoergegeven. Anderzijds zijn ze mede gebaseerd op het voor Hilversum vastgestelde circuitgebied met de aan- en uitvliegpunten en -procedures. Het circuitgebied met de aan- en uitvliegpunten en -procedures worden niet in de aanwijzingen vastgesteld maar, in het kader van de Wet Luchtvaart en het Luchtverkeersreglement en opgenomen in de Regeling Procedures.



Na de vaststelling van de Bkl-geluidszone is de specifieke combinatie van invoergegevens, waaronder de routes, niet meer van direct belang: het is dan met name de geluidszone die dient te worden nageleefd en gehandhaafd. Na vaststelling van de aanwijzing zijn wijzigingen van de regels en procedures ten aanzien van het circuitgebied alsmede het verlaten dan wel invoegen in het circuit wel mogelijk (na overleg met de exploitant en de commissie ex art. 28 Lvw), echter de geluidszone mag niet worden overschreden. De circuitgebieden met aan- en uitvliegpunten en procedures worden gepubliceerd in de luchtvaartgids.

In ambtelijk en bestuurlijk overleg zijn de natuur- en stiltegebieden immer onderdeel van de beraadslaging geweest en was ook onderdeel van de afwegingen bij de uiteindelijke besluitvorming. Zo is bij de keuze van de aan- en uitvliegroutes (impliciet) rekening gehouden met de aanwezigheid van de Vogel- en Habitatgebieden in de buurt van het luchtvaartterrein.

Vogel- en Habitatrichtlijn

Luchtvaartterrein Hilversum is niet gelegen op gronden die zijn aangewezen als speciale beschermingszone (SBZ) in de zin van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. De Loosdrechtse plassen en aanlandende weilanden zijn wel als SBZ in de zin van de Vogelrichtlijn aangewezen. Het luchtvaartterrein grenst nergens direct aan een SBZ.

Het gebruik van het luchtvaartterrein leidt niet tot vervuiling of verstoring die van wezenlijke invloed zijn in de zin van artikel 4, vierde lid, van de Vogelrichtlijn. "Niet gebleken is immers dat het reeds gedurende meer dan 65 jaar bestaande gebruik van het luchtvaartterrein de ornithologische waarden ter plaatse wezenlijk heeft aangetast" (zie hiervoor ook de uitspraak van de Raad van State inzake het luchtvaartterrein Ameland d.d 13 december 2001).

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 geluidscontouren rond het luchtvaartterrein Hilversum. De historische gegevens van Hilversum laten overigens een grotere spreiding zien dan de meeste kleine luchtvaartterreinen waar met twee baanrichtingen minder keuzevrijheid in baangebruik bestaat dan bij Hilversum met zes baangebruiksrichtingen.

Handhaving van de geluidszone

Het doel van de handhaving van de geluidszone zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen, is het voorkomen van overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het handhaven van in voorschriften opgenomen bepalingen. In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften opgenomen. Voor een goed begrip van deze voorschriften zal hierna het systeem van de Luchtvaartwet kort worden uiteengezet. In artikel 25a van de Luchtvaartwet (Lvw) is bepaald, dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.

In artikel 24, derde lid Lvw is bepaald, dat in de aanwijzing van het luchtvaartterrein in ieder geval voorschriften worden gesteld om overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Deze voorschriften moeten derhalve betrekking hebben op elementen, die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals de tijden waarop gevlogen wordt en de beperkingen ten aanzien van bepaalde categorieën vluchten.

De handhaving van de geluidszone vindt plaats door middel van handhaving van de voorschriften die in de aanwijzing zijn opgenomen. Naast deze voorschriften zijn in de aanwijzing voorschriften opgenomen ter beperking van de geluidshinder. Overigens zullen de voorschriften ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone vaak ook dienen ter beperking van geluidshinder. De Luchtvaartwet stelt overtreding van het verbod om een luchtvaartterrein in strijd met de voorschriften van de aanwijzing te gebruiken, strafbaar (artikel 62 juncto de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet).

Preventieve handhaving via het gebruiksplan

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



Het gebruiksplan wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vastgesteld, indien is aangetoond, dat de prognose van het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone en indien is aangegeven dat de exploitant maatregelen neemt ter beperking van vermijdbare hinder. In dit gebruiksplan kunnen onder andere tevens de opstellingstijden van het vliegveld worden vastgelegd. Indien het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geprognosticeerde gebruik, moet de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan indienen, dat wordt vastgesteld nadat is aangetoond dat ook het gewijzigde gebruik binnen de geluidszone past. Indien grenswaarden dreigen te worden overschreden, moet de exploitatie van het luchtvaartterrein worden aangepast. De wijze waarop het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt getoetst aan het geprognosticeerde gebruik wordt vastgelegd in het handhavingsvoorschrift, dat op basis van artikel 30a Lvw per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld. In het handhavingsvoorschrift zal worden aangegeven op welke wijze toezicht en controle plaatsvindt. In dit voorschrift wordt tevens aangegeven op welke wijze de voor het berekenen van de geluidsbelasting benodigde gegevens worden verzameld. Het handhavingsvoorschrift is openbaar.

Repressieve handhaving

Als uiterste middel, opgenomen in artikel 35 Lvw, kan in geval van dreigende overschrijding van de geluidszone het luchtvaartterrein tijdelijk (geheel of gedeeltelijk) worden gesloten. De sluiting kan worden beperkt tot bepaalde soorten van luchtvaartuigen, bepaalde vormen van luchtvaart, bepaalde start of landingsbanen, voor bepaalde tijdsperioden of gericht tegen bepaalde luchtvaartuigen waarmee de gezagvoerder in een periode van 12 maanden twee keer het verbod bedoeld in artikel, 34 eerste lid Lvw heeft overtreden. De systematiek van de handhaving, met een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten, beoogt voldoende waarborgen te bieden waardoor de kans op overschrijding van de vastgestelde grenswaarden gering is.

Op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet wordt bij een luchtvaartterrein waarvoor de geluidszone is vastgesteld een commissie ingesteld ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein. Deze commissie kan, gevraagd en ongevraagd, advies uitbrengen over alle maatregelen en voorschriften ter vermindering van de geluidsbelasting rond het luchtvaartterrein. De commissie kan daarnaast ook aanbevelingen doen om in het gebruiksplan maatregelen op te nemen om risico's in te perken. Ook kan de commissie de afweging van belangen van de gebruikers van het vliegveld en de omwonenden aan de orde stellen. Het luchtvaartterrein Hilversum heeft een dergelijke commissie.



Het advies van de Commissie 21

Het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet is op 24 juni 2002 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bij de commissie zijn 11 brieven met zienswijzen binnengekomen en tijdens de door commissie op 4 december 2001 gehouden hoorzittingen heeft een vijftal mensen mondeling zienswijzen naar voren gebracht. Het totaal aantal ingebrachte zienswijzen bedroeg derhalve 16. Overigens bevatten vele zienswijzen meer onderwerpen. De commissie heeft de zienswijzen uitgesplitst in, in het totaal, 27 punten.

De commissie heeft bij één van deze punten een verduidelijking gegeven voor de betreffende inspreker zonder dat daarbij wordt geadviseerd het ontwerpbesluit aan te passen, heeft bij een ander punt geconstateerd dat het ontwerpbesluit voldoet en heeft geadviseerd 21 punten terzijde te leggen. Pro resto adviseert de commissie ten aanzien van vier punten tot aanpassingen of aanvullingen.

- 1 De commissie adviseert de zonering vast te stellen op basis van geluidscontouren welke berekend zijn op basis van het geldende rekenvoorschrift met de negen geluidscategorieën.
- 2 De commissie stelt voor om voor alle volledigheid in de motivering aan te geven hoe getoetst is aan de Habitat- en Vogelrichtlijn.
- 3 De commissie adviseert rekening te houden met het feit dat het baangebruik in 1992, het jaar waarvan het ontwerpbesluit uitgaat voor de bepaling van de geluidscontour, niet representatief was omdat de baan die recht over Loosdrecht loopt toen lange tijd gesloten was voor onderhoud. De commissie stelt dat een zonering op basis van het gemiddeld baangebruik van bijvoorbeeld de afgelopen vijf jaar, met een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 76.000 per jaar eerder zou overeenkomen met de insteek tot zonering.
- 4 De commissie constateert dat de gevraagde zekerheid over het verkrijgen van een ontheffing voor het toevoegen van een complex zorgwoningen, verbonden zijnde aan de restauratie van het monument Zonnestraal niet binnen de procedure met betrekking tot het vaststellen van de geluidszone valt. De commissie vraagt de minister van Verkeer en Waterstaat zijn invloed aan te wenden bij zijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om de noodzakelijke medewerking te verlenen voor de realisering van het plan.



Alle adviezen van de commissie zijn door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat overgenomen. De geluidszone is in 2002 herberekend overeenkomstig het advies van de Commissie 21. Hierbij is uitgegaan van het baangebruik van de laatste vijf jaren. De vloot komt overeen met het recente gebruik van het vliegveld. De berekening is uitgevoerd volgens het nu geldende berekeningsvoorschrift (zie Bijlage B). De resulterende 47 Bkl-geluidszone is qua oppervlakte marginaal kleiner dan de 50 Bkl-ontwerp-geluidszone die ter inzage is gelegd. Een passage over de wijze van toetsing aan de Habitat- en Vogelrichtlijn is in de toelichting opgenomen. De minister van VROM is op de hoogte gebracht van de problematiek rond Zonnestraal.

Verzending afschriften

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Minister van Defensie, de secretaris van de Rijksplanologische Commissie respectievelijk van de Rijksmilieuhygiënische Commissie, de Procureur-Generaal van het Gerechtshof te Amsterdam en de secretaris van de commissie als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet.

Tevens wordt, gelet op artikel 24, eerste lid van de Luchtvaartwet, behalve aan de exploitant, een afschrift gezonden aan de Colleges van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Utrecht, de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Hilversum, Maarssen, Wijdemeren en De Bilt, de leden van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet alsmede aan diegenen bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c van de Luchtvaartwet.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen

Kenmerk: S 55

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

DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

handelende in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

Gelet op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;

Gezien het advies d.d. 21 juni 2002 van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet;

Gehoord de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (advies van 23 september 1997, nr. RPC 1373);

Besluit aan de raden van de gemeenten **Hilversum, Wijdmeren, Maarssen en De Bilt** de volgende aanwijzingen te geven:

Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

de Staatssecretaris: de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

de Wet :de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

Lvw :de Luchtvaartwet;

BGKL :Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen

Artikel 2

1. De gemeenteraad is onverlet het bepaalde in artikel 38, eerste lid, van de Wet, overeenkomstig het hieromtrent bepaalde in artikel 37, zevende lid, van de Wet verplicht binnen een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in bijlage D, voor het luchtvaartterrein Hilversum.
2. Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de in bijlage D opgenomen kaart de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaarten te worden aangegeven en dient de inhoud van dit besluit in acht te worden genomen bij het vaststellen van de bestemmingsregelingen.

Artikel 3

Ten aanzien van gronden gelegen binnen de op de kaart, opgenomen in bijlage D, genoemde zone, is het BGKL van toepassing en gelden:

- a. ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 7, 8 en 10 BGKL;
- b. ten aanzien van nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige objecten artikel 9 BGKL.

Artikel 4

1. Voorzover het betreft bestemmingsregelingen die geluidsgevoelige objecten toelaten met een toekomstige, hogere geluidsbelasting dan 47 bkl geldt, dat deze kunnen worden gehandhaafd, indien ten tijde van het vaststellings- of herzieningsbesluit voldaan wordt aan één van de in artikel 8 of 9 van het BGKL genoemde voorwaarden voor het van rechtswege gelden van een hogere waarde.
2. Bestaande bestemmingsregelingen, die woningen toelaten worden, indien ten aanzien van deze woningen van rechtswege géén hogere waarde geldt, zodanig herzien dat deze niet meer zijn toegelaten en waar mogelijk worden zodanige bestemmingsregelingen opgenomen dat de bestaande gebouwen geheel of grotendeels kunnen worden gehandhaafd.
3. Bestaande bestemmingsregelingen die ten tijde van de vaststelling van de geluidszone geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszone toelaten, kunnen worden gehandhaafd, indien het een bestemmingsplan betreft dat na 1 januari 1988 onherroepelijk is geworden en de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger is dan 57 bkl.

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de leden van de commissie bedoeld in artikel 21 van de Lww.

's-Gravenhage, 16 april 2003

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



Drs. P.L.B.A. van Geel

Toelichting algemeen

1. Bij besluit van gelijke datum ex artikel 24 en 27 van de Lvw is het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Hilversum d.d. 17 maart 1961, (Stcrt. 1961, nr. 60) gewijzigd. Het besluit regelt het gebruik van het luchtvaartterrein en de vaststelling van de ingevolge de Lvw vereiste geluidszones. De op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in bijlage D bij voornoemd besluit dienen te worden verwerkt in bestemmingsplannen. Ingevolge artikel 26, eerste lid, Lvw geeft de Staatssecretaris, indien een beschikking als bedoeld in artikel 24, eerste lid, van de Lvw, inhoudt dat een aanwijzing wordt gegeven met één of meer geluidszones, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten aanzien van gronden gelegen binnen die geluidszones aanwijzingen als bedoeld in artikel 37 van de WRO.
2. In artikel 25, eerste lid, van de Lvw, is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur voor luchtvaartterreinen uniforme grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen worden vastgesteld. Voor de kleine luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven door de vaststelling van het BGKL. De grenswaarde voor de kleine luchtvaart is vastgesteld op 47 Bkl. Artikel 26, eerste lid, van de Lvw impliceert dat de vastgestelde grenswaarden en maximale waarden via de verplichte aanwijzingen van de Staatssecretaris doorwerken in de gemeentelijke bestemmingsplannen.
3. Volgens artikel 25g van de Lvw, dient de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris regels vast te stellen omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidzone. Deze regels zijn voor wat betreft de berekening van de kleine luchtvaart vastgelegd in het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, rapport NLR TR 88125 U van 21 september 1990.
4. Bij de vaststelling van de geluidzone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de Lvw, door de Staatssecretaris aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de Wet. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze aan, de aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Voorts kan worden aangegeven op welke wijze en wanneer geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend.
5. Artikel 26b van de Lvw, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM een regeling inzake geluidwerende voorzieningen vaststelt. Een dergelijke regeling is in verband met de kleine luchtvaart niet nodig gebleken. In de Nota van Toelichting bij het BGKL (Stb. 1991, 22) is in dat kader aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is.
6. Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonering zelf, zijn vervat in het BGKL, het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, en de planologische aanwijzingen ex artikel 26, eerste lid, van de Lvw. Deze aanwijzingen hebben als basis artikel 37 van de Wet en vinden hun begrenzing in hetgeen in de overige uitvoeringsvoorschriften van de Lvw is of wordt opgenomen. Daaruit volgt dan, dat de onderhavige aanwijzingen vastleggen welke planologische maatregelen moeten worden getroffen, hoe daaraan uitvoering moet worden gegeven, voor welke zaken geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend alsmede op welke wijze en wanneer dat zal geschieden.
7. Uit de aard der zaak sluiten deze aanwijzingen nauw aan bij het BGKL. Bij dit besluit zijn immers de grenswaarden en maximale waarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. In enkele artikelen van de onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van het BGKL verwezen.

8. Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is overleg gevoerd met Gedeputeerden Staten van Noord-Holland en Utrecht en de raden van de gemeenten Hilversum, Loosdrecht (thans: Wijdemeren), Maarssen en Maartensdijk (thans: De Bilt) . Door middel van terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzingen is de gelegenheid geboden tot het inbrengen van zienswijzen.
9. Gemeenteraden moeten conform artikel 38 van de Wet binnen 6 weken aangeven of zij zullen meewerken aan de aanwijzing. Indien zij niet willen meewerken delen zij dat aan de Staatssecretaris mee. De gemeenten (maar ook andere belanghebbenden) kunnen overigens een verzoek tot schorsing of voorlopige voorziening vragen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Blijkens artikel 56b, tweede lid, van de Wet wordt dan de werking van de aanwijzing ingevolge artikel 37 van de Wet opgeschort totdat op het verzoek is beslist. Voorts is in dit artikellid bepaald dat het tijdstip van overgang van de bevoegdheid van de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad naar de Staatssecretaris is gelegen op de dag na die waarop de beroepstermijn voor de aanwijzing krachtens de Lvw afloopt.
10. Conform artikel 30, tweede lid, Lvw, ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in de aanwijzingsprocedure (anders dan bij de reguliere aanwijzing ex artikel 37, achtste lid, van de Wet) in bezwaar en beroep tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplanprocedure. De toetsing in beroep van een besluit tot aanwijzing van een terrein als luchtvaartterrein kan dan mede omvatten een beoordeling van de krachtens artikel 26, eerste lid, gegeven aanwijzingen en van de daarbij gegeven voorschriften in de zin van artikel 37 van de Wet. Hiermee wordt bereikt dat de verschillende bij een besluit betrokken aspecten op integrale wijze kunnen worden beoordeeld. Deze integrale benadering ligt voor de hand nu de WRO-aanwijzing als het ware een sequeel (planologische doorvertaling) is van de aanwijzing van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. De WRO-aanwijzing dient in zoverre als een gebonden besluit beschouwd te worden.

TOELICHTING ARTIKELSGEWIJS

Artikel 2

In dit artikel is bepaald dat op de bestemmingsplankaarten de geluidsbelastinglijnen (contouren) van de zone moeten worden opgenomen. De gemeenteraden moeten voor alle gronden, welke geheel of gedeeltelijk door de geluidszones worden bestreken, binnen een jaar na dagtekening van het besluit:

- hetzij de vigerende bestemmingsplannen herzien,
- hetzij, voorzover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is, alsnog één of meer nieuwe bestemmingsplannen vaststellen.

Omdat de geluidszone veelal het gebied van één bestemmingsplan zal overschrijden, zullen in het algemeen alleen de geluidscontouren die het plangebied doorlopen op de bestemmingsplankaart kunnen worden aangegeven. Het kan overigens de duidelijkheid ten goede komen om op een toelichtend kaartje de ligging van de geluidszone in zijn geheel aan te geven.

Ten aanzien van de kleine luchtvaart dienen de voor het ruimtelijk beleid relevante contouren, te weten die van 47 en 57 bkl, op de bestemmingsplankaarten te worden opgenomen.

Een contour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaart die behoort tot het besluit op grond van artikel 24 juncto 27 Lvw, waarbij de zones zijn vastgesteld. Die kaart, die is opgenomen in de bijlage D bij de aanwijzing, is een met behulp van computerberekeningen getekende kaart. De daarbij opgenomen geluidscontouren bestaan uit de door de computers berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan een enigszins vloeiend verloop is gegeven.

Bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen dient de inhoud van het onderhavige besluit in acht genomen te worden. In dat kader dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van gebruiksmogelijkheden van gronden en opstallen, gelegen binnen de geluidszone.

Bij het opnemen van de geluidsbelastingscontouren op de bestemmingsplankaarten dienen deze verfijnd en gedetailleerd te worden tot lijnen die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid scheppen omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Een en ander laat onverlet de bevoegdheid van de Minister om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

Artikel 3

In dit artikel wordt voor de planologische gevolgen van deze aanwijzing verwezen naar de artikelen 7, 8, 9 en 10 van het **BGKL**.

Ingevolge artikel 7 BGKL, in samenhang met de onderhavige WRO-aanwijzingen, mag een bestemmingsplan dat - ter uitvoering van de deze aanwijzingen - is aangepast aan de vastgestelde geluidszone, binnen de 47 bkl-geluidszone in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendplaatsen toelaten. Onder "geluidsgevoelige gebouwen" worden verstaan geluidsgevoelige gebouwen als scholen en ziekenhuizen e.d., zoals aangegeven in artikel 2 BGKL. Ook bij latere wijzigingen van het bestemmingsplan geldt dat dergelijke nieuwbouwplannen binnen de geluidszone in beginsel niet mogen worden toegestaan.

Het BGKL is op grond van artikel 3 BGKL niet van toepassing op bestaande geluidsgevoelige objecten. Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die op het tijdstip van vaststelling van de zone daarbinnen reeds aanwezig zijn of in aanbouw zijn, of waarvoor bouwvergunning is verleend, vallen buiten de werking van het BGKL.

Artikel 8 BGKL biedt enkele specifieke mogelijkheden voor nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten (woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendplaatsen) binnen de geluidszone tot maximaal 57 bkl. Dat wil zeggen dat hiervoor een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting geldt dan 47 bkl. De beoordeling van dergelijke nieuwbouwplannen binnen de geluidszone geschiedt in eerste instantie door de gemeente en de provincie in het kader van de WRO-procedures.

De vervanging zoals bedoeld in artikel 8, eerste lid, onder c, BGKL heeft alleen betrekking op vervanging van bestaande niet-geluidsgevoelige bebouwing.

Artikel 9 BGKL handelt over vervangende nieuwbouw. In algemene zin wordt hieronder verstaan nieuwbouw op een plaats waar voordien al geluidsgevoelige objecten aanwezig waren. Met betrekking tot de vraag wanneer sprake is van vervangende nieuwbouw geldt dat, naar analogie van de hieraan

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

Wél moet steeds in dergelijke gevallen worden voorkomen, dat een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur optreedt, danwel een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden ontstaat. Evenmin dient er sprake te zijn van een wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting.

Artikel 10 BGKL regelt dat als een bestemmingsplan - dat geldt op een tijdstip van de vaststelling van de geluidszone - voorziet in de mogelijkheid van nieuwbouw binnen de zone, deze mogelijkheid bij aanpassing van het bestemmingsplan aan de zone, wordt gehandhaafd. Er gelden dan enkele voorwaarden. Het dient een bestemmingsplan te zijn dat onherroepelijk is geworden na 1 januari 1988. Daarnaast mag de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger zijn dan 57 bkl. Overigens betekent dit niet dat hiermee grootschalige woningbouw binnen de zones is toegestaan. Het betreft hier plannen voor enkele tot hooguit enkele tientallen woningen.

Artikel 5

In artikel 5 is aangegeven dat de kosten voor het maken van (de herziening van) het bestemmingsplan zelf, dus de kosten voor de bestemmingsplanarbeid voor rekening van de gemeente komen.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 26a, derde lid, Lvw dat als volgt luidt:

“Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan bij het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26, eerste lid, tevens aangeven op welke wijze en in welke gevallen geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend ter bestrijding van de kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen.”

De redactie van artikel 26a Lvw geeft aan dat uitsluitend de kosten, welke het gevolg zijn van de uitvoering van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede "...kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen" geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van de bestemmingsplanarbeid.

Deze bepaling sluit aan bij gelijksoortige bepalingen in de van de Wet. Zo is in artikel 31a, eerste lid, van de Wet neergelegd dat de hogere kosten, die het gevolg zijn van het op verzoek of krachtens wettelijk voorschrift opnemen van bepalingen in een bestemmingsplan, aan gemeenten worden vergoed. En in artikel 38, tweede lid, van de Wet is opgenomen dat indien een gemeente geen medewerking verleent aan de opgedragen vaststelling of herziening van het bestemmingsplan, de vaststelling of herziening geschiedt door de Staatssecretaris of de provincie, maar op kosten van de gemeente.

Daarnaast wordt in dit verband ook gewezen op de analogie met betrekking tot de verplichting tot het maken van bestemmingsplannen voor aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten (artikel 36, Monumentenwet 1988), waarbij de bestemmingsplanarbeid eveneens niet wordt vergoed. Het maken van bestemmingsplannen blijft primair een gemeentelijke aangelegenheid, waarvan de gemeente de kosten zelf moet dragen (zie ook artikel 71 WRO).

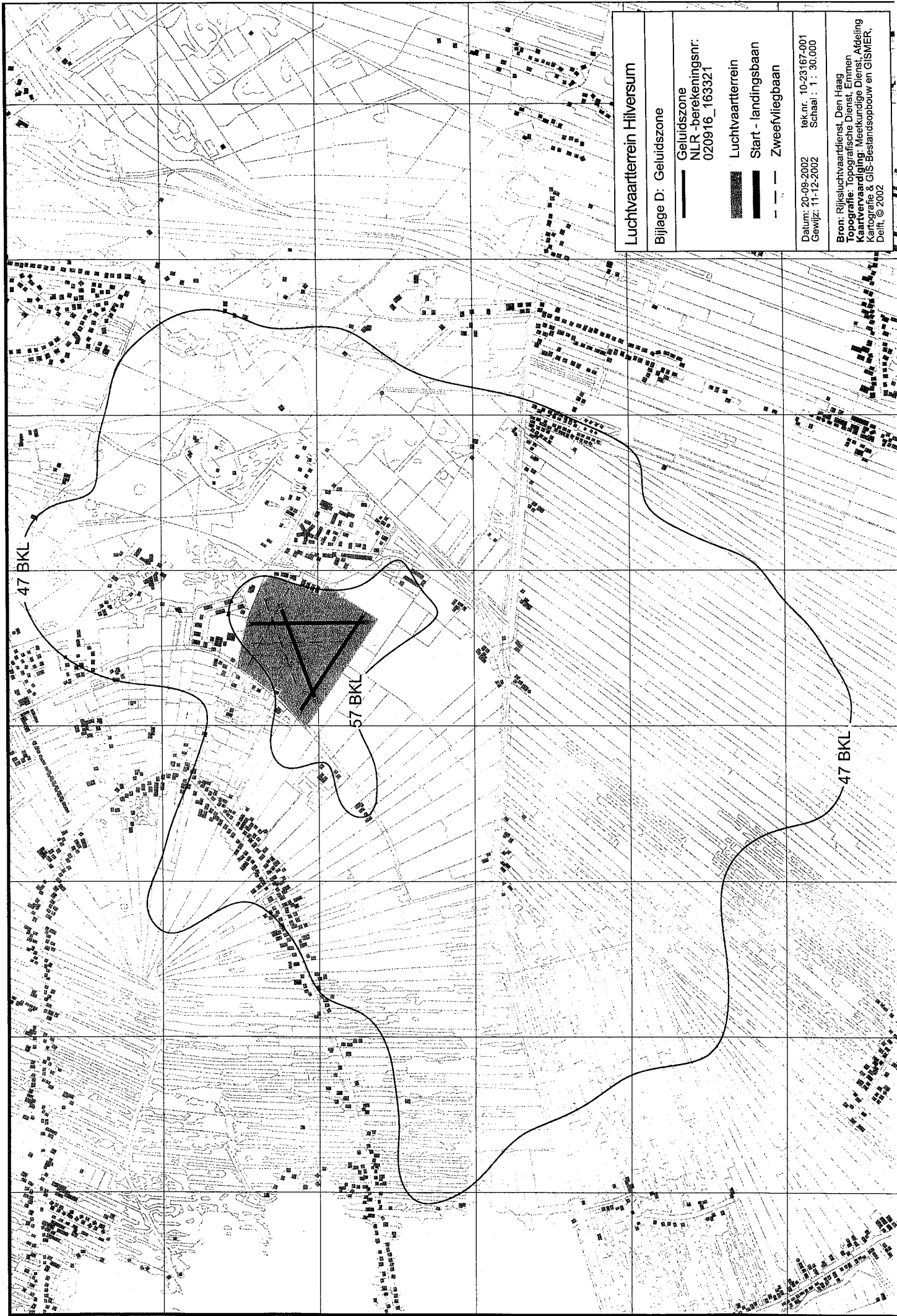
Artikel 6

De tekst van artikel 6 spreekt voor zich. Wel zij hierbij aangetekend dat de gemeente in het kader van de voorbereiding van de vaststelling of herziening van bestemmingsplannen eventuele door haar toe te kennen schadevergoedingen op grond van artikel 49 van de Wet in het overleg als bedoeld in artikel 10 Bro 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Vervolgens staat voor de gemeente de procedure open bedoeld in artikel 31a van de van de Wet.

Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 31b van de Wet.

In het gelijktijdig genomen besluit ex artikel 24 juncto artikel 27 Lvw is een artikel over schadevergoeding/nadeelcompensatie opgenomen.



Luchtvaartterrein Hilversum

Bijlage D: Geluidszone

- Geluidszone
- NLR-berekeningsnr: 020916_163321
- Luchtvaartterrein
- Start - landingsbaan
- - - Zweefvliegbaan

Datum: 20-09-2002 tek.nr: 10-23167-001
Gewijz: 11-12-2002 Schaal: 1 : 30.000

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meekunigde Dienst, Afdeling
Kartografie & GIS-Bestandsoopbouw en GISWERK,
Delft, © 2002

Mededeling aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Hilversum

sc 28/4/03

Aanwijzingsbesluiten op grond van de Luchtvaartwet

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft op 16 april 2003, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het besluit op grond van artikel 27 en 24 van de Luchtvaartwet tot wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Hilversum vastgesteld (wijziging LVW-aanwijzing).

Deze wijziging van het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet heeft in hoofdzaak betrekking op het vaststellen van een Bkl-geluidszone.

De tekst van de wijziging van het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet zal op 1 mei 2003 (zonder toelichting en bijlagen) worden gepubliceerd in de Staatscourant en treedt twee dagen later in werking. Het besluit wordt op de dag van de publicatie gezonden aan de exploitant.

Aanwijzingen als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft op 16 april 2003, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, overeenkomstig artikel 26 van de Luchtvaartwet de aanwijzingen op grond van artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgesteld (RO-aanwijzingen).

In deze aanwijzing, gericht aan de raden van de gemeenten Hilversum, De Bilt, Maarssen en Wijdmeren worden, gelet op de geluidsbelasting als gevolg van het gebruik van het luchtvaartterrein, voorwaarden gesteld aan de toelaatbaarheid van nieuwbouwwoningen binnen de geluidszone.

De genoemde gemeenteraden zijn op grond van deze aanwijzingen verplicht om binnen één jaar na dagtekening van dit besluit hun bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden gelegen binnen de geluidszones. Als de gemeenteraden niet aan deze verplichting voldoen, wijzigt de Minister van VROM zelf de betreffende bestemmingsplannen.

De tekst van de aanwijzingen op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening zal (zonder toelichting en bijlagen) worden gepubliceerd in de Staatscourant van 1 mei 2003.

Waar kunt u de aanwijzingsbesluiten inzien?

De aanwijzingsbesluiten met betrekking tot het luchtvaartterrein Hilversum liggen van 1 mei 2003 tot en met 11 juni 2003 ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Hilversum, De Bilt, Maarssen en Wijdmeren;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Hilversum, De Bilt, Maarssen en Wijdmeren;
- de bibliotheek van het provinciehuis van de provincies Noord-Holland en Utrecht;
- de informatiebalie van Luchtvaartterrein Hilversum;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland te Haarlem;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Water-

staat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide te Den Haag.

De besluiten kunnen aldaar gedurende de reguliere openingstijden worden ingezien.

De mogelijkheid van bezwaar

Tegen het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht schriftelijk bezwaar aantekenen. Bezwaar tegen de RO-aanwijzingen dienen te worden ingebracht in het bezwaarschrift tegen de wijziging LVW-aanwijzing. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift vangt aan op 1 mei 2003 en loopt door tot en met 12 juni 2003.

De Algemene wet bestuursrecht schrijft voor dat het bezwaarschrift ten minste de volgende elementen dient te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van het bezwaar;
- een ondertekening door de indiener.

Het bezwaarschrift dient te worden verstuurd naar het volgende adres:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart
Bezwaar aanwijzing Luchtvaartterrein Hilversum
Postbus 90771
2509 LT Den Haag.

Indieners van een bezwaarschrift zullen in de gelegenheid worden gesteld hun bezwaarschrift mondeling toe te lichten op een hoorzitting.

Voorlopige voorziening

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

Nadere informatie

Voor inlichtingen over de bezwaarprocedure en het aanvragen van een exemplaar van de wijziging van de LVW-aanwijzing van het luchtvaartterrein Hilversum of een exemplaar van de RO-aanwijzingen kunt u na 1 mei 2003 contact opnemen met het Directoraat-Generaal Luchtvaart, programma Capaciteit, maandag t/m vrijdag van 9.30 uur tot 17.00 uur, telefoon 070 - 351 60 14 of via e-mail naar general.post@dgl.minvenv.nl. De aanwijzingen zijn ook in te zien via www.luchtvaartbeleid.nl.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

