

Luchtvaartterrein Midden-Zeeland

**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,
houdende wijziging van de aanwijzing alsmede de vaststelling
van een geluidszone**

**Aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37
van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone**



Datum

20 september 2000

Nummer

DGR/LD/VI/L 00.350053

Onderwerp

Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Midden-Zeeland (Stcrt 1970, 152), alsmede vaststelling van een geluidszone.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

Gelet op de artikelen 27 en 24 van de Luchtvaartwet (Wet van 15 januari 1958 / Stb 1958, 47, laatstelijk gewijzigd bij Stb 1998, 393), alsmede gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354), houdende wijziging van de Luchtvaartwet en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie, nr. RPC/RMC M183, van 26 augustus 1993;

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 24 oktober 1994;

Gelezen het verzoek van Zeeland Airport B.V. tot wijziging van de tenaamstelling van de exploitant van 1 februari 1995;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De beschikking van 5 augustus 1970, nr. LT/19499 (Stcrt. 1970, 152), waarbij het luchtvaartterrein Midden-Zeeland laatstelijk is aangewezen, wordt als volgt gewijzigd.

A Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. de zinsnede "op de bij deze beschikking behorende kaart" wordt vervangen door: in Bijlage B1 bij dit besluit.
2. de woorden "de Stichting Vliegveld Midden-Zeeland" worden gewijzigd in: "Zeeland Airport B.V.".

B De artikelen 2 en 3 worden vervangen door de volgende artikelen:

Artikel 2

1. Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland wordt aangewezen voor het openbaar nationaal burgerluchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer van en naar landen die partij zijn bij het akkoord van Schengen.



2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden.

Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten 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, alsmede in verband met de handhaving van de geluidszone.
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 hulpmiddelen ten behoeve van de veilige uitoefening van het luchtverkeer, alsmede ten behoeve van de handhaving van de geluidszone.
3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtvaartuigen, passagiers 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. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de geluidszone als bedoeld in artikel 5, eerste lid, zijn opgenomen bij bijlage B2, behorende bij dit besluit.
3. Op het luchtvaartterrein is gelegen een baan, in de geografische richting 088°-268°, met een lengte van 1.000 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende rijbanen, die voor gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter B, een en ander zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), en zoals aangegeven op de kaart in bijlage B1, behorende bij dit besluit, hierna te noemen 'baan 09/27';
4. Het bij de in het vorige lid bedoelde baan behorende luchtverkeerscircuit en de wijze waarop dit wordt genaderd en verlaten is aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.
5. Voor het starten vanaf baan 27 moet, indien mogelijk, gebruik gemaakt worden van het verkorte circuit, zoals aangegeven als startprocedure 27v op de kaart in bijlage C. Hiertoe wordt op het startbeen van het luchtverkeerscircuit geklommen naar een hoogte van 200 voet, waarna een rechter klimmende bocht wordt gemaakt, mits deze klimmende bocht vanaf die hoogte op veilige wijze kan worden uitgevoerd en binnen het circuitgebied kan worden gebleven; op een hoogte van 700 voet wordt in horizontale vlucht het rugwindbeen aangevlogen, of wordt het circuitgebied op de in de kaart in bijlage C aangegeven wijze verlaten.
6. Indien het, als gevolg van een ongunstige verhouding tussen gewicht en klimvermogen niet mogelijk is om de in het vijfde lid van dit artikel bedoelde procedure uit te voeren, wordt op het startbeen uitgeklimmen naar een veilige hoogte en wordt het standaard verkeerscircuit binnen het circuitgebied gevolgd, of wordt het circuitgebied op de in de kaart in bijlage C aangegeven wijze verlaten.



7. Voor naderingen op baan 09 wordt een hinderbeperkende naderingsprocedure 09g, aangegeven op de kaart in bijlage C, aanbevolen voor piloten die voldoende geoefend zijn en zeer goed bekend zijn met de lokale omstandigheden, mits de dalende bocht vanaf het indraaipunt op lage hoogte naar het eindnaderingsbeen op veilige wijze kan worden uitgevoerd.
8. Ongeoefende piloten en piloten van zware vliegtuigen die op grotere afstand voor de baan gestabiliseerd moeten zijn, kunnen de standaard-naderingsprocedure 09s, zoals aangegeven op de kaart in bijlage C, uitvoeren.

Artikel 5

1. Rond het luchtvaartterrein geldt een geluidszone 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. De 47 Bkl geluidszone met bijbehorende contour is aangegeven op de kaart opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.
2. De exploitant staat maximaal 400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per gebruiksplanjaar toe.
3. Het opstijgen met vrije ballonnen van het luchtvaartterrein is enkel toegestaan indien daarvoor toestemming door de exploitant is verleend.

Artikel 6

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 5, eerste lid, bedoelde geluidszone, de vastgestelde grenswaarde 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 vastgestelde grenswaarde buiten de in artikel 5, eerste lid, bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in artikel 5, tweede lid, bedoelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszone, dan wel 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. 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 7

1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de geluidszone en van de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant binnen één maand na afloop van de eerste periode van zes maanden en binnen één maand na afloop van het gebruiksplanjaar, aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in het betreffende halfjaar is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig, de aard en het tijdstip van de vlucht, alsmede het baangebruik.
2. Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 juni van enig jaar tot 1 juni van het daarop volgende jaar.



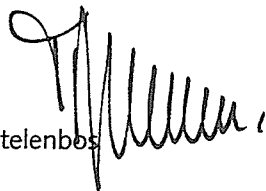
ARTIKEL II

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

Het besluit wordt zonder toelichting en bijlagen in de Staatscourant geplaatst.

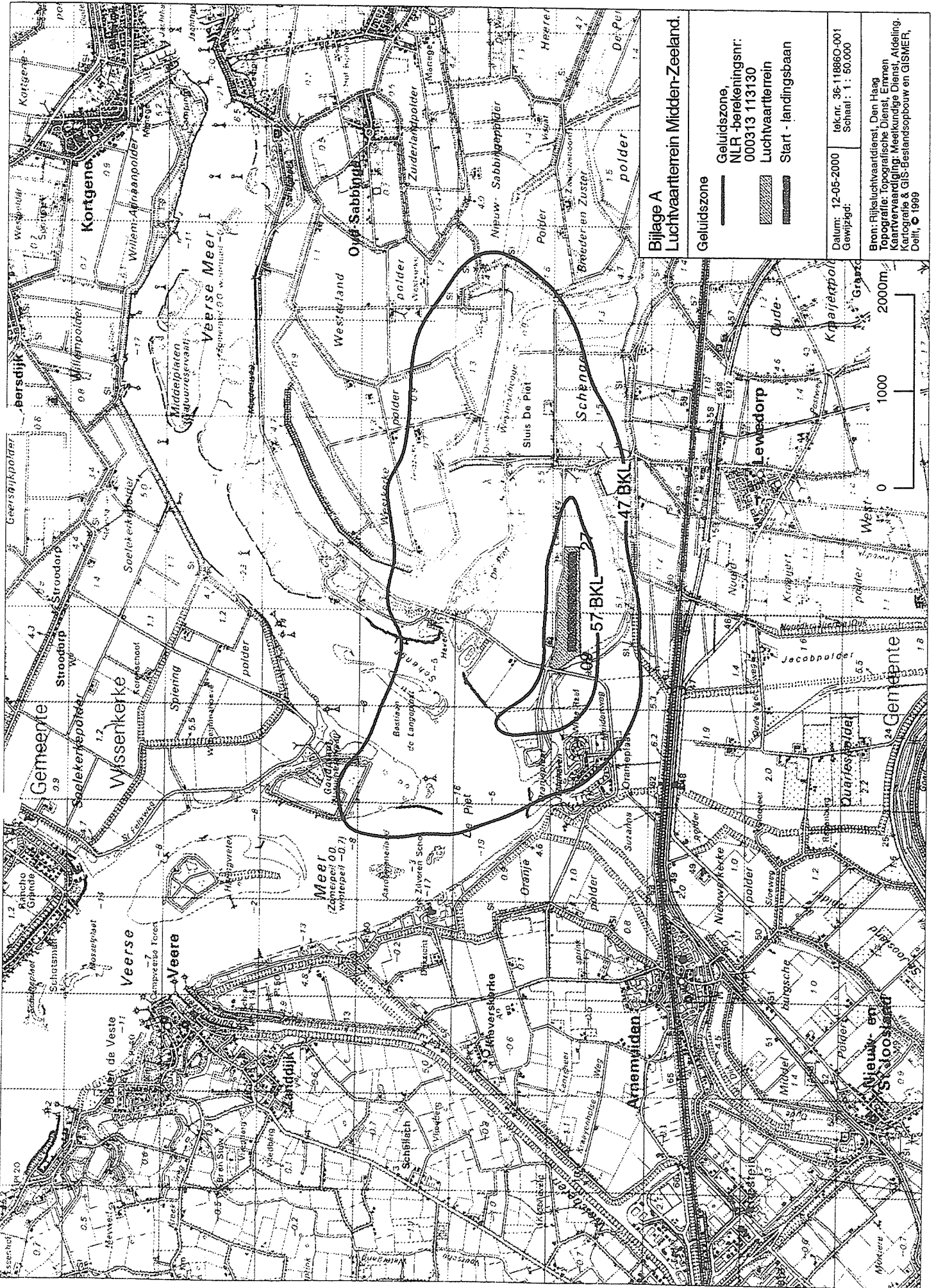
's-Gravenhage,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos 

- | | | |
|------------|--|------------------------|
| Bijlage A: | Kaart met de geluidszone | tek. nr. 36-11860O-001 |
| Bijlage B: | Kaart van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland
Beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het
luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de
geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens | tek. nr. 36-11860O-002 |
| Bijlage C: | Kaart met het circuit, de exits en het entry point | tek. nr. 36-11860O-003 |

BIJLAGE A, GELUIDSZONE

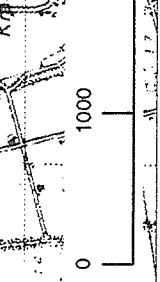


Bijlage A
Luchvaartterrein Midden-Zeeland.

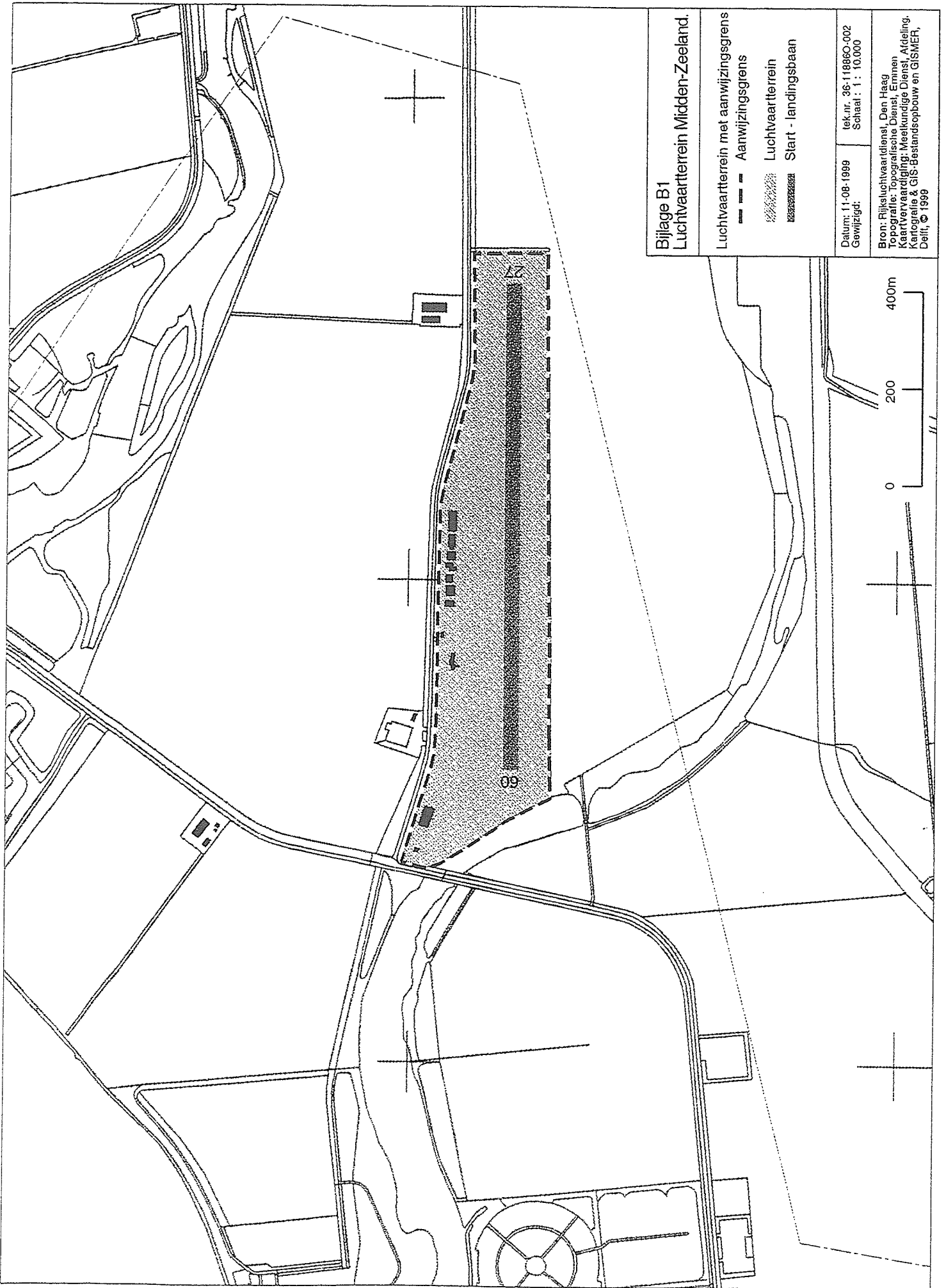
- Geluidszone**
- Geluidszone, NLR -berekeningsnr: 000313 113130
 - ▨ Luchvaartterrein
 - ▬ Start - landingsbaan

Datum: 12-05-2000
 Gewijzigd:
 Bron: Rijksluchtafdienst, Den Haag
 Topografische Dienst, Eindhoven
 Kadasterdienst, Middelburg
 Kadasterdienst, Middelburg
 GIS-Beleidsopbouw en GISMER, Delft, © 1999

Tek.nr. 36-118860-001
 Schaal: 1 : 50.000



BIJLAGE B1, LUCHTVAARTTERREIN MET AANWIJZINGSGRENS



Bijlage B2: Beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens.

(als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onderdeel d, onder 2 en 3, van de Luchtvaartwet)

Algemeen

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland, geopend in 1970, wordt gebruikt door kleine luchtvaart. Dat betreft een- en tweemotorige vliegtuigen met schroefaandrijving waarvan het maximum startgewicht in het algemeen niet boven de 6.000 kg ligt, en daarnaast lichte hefschroefvliegtuigen. Het luchtverkeer wordt met name ingevuld vanuit de zakenluchtvaart (zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart) vanuit het lesverkeer en vanuit de recreatieve luchtvaart. Volgens CBS gegevens bestaat 15% uit vluchten met een zakelijk of bedrijfsmatig doel, 30% uit lesvluchten en 55% uit privé- of recreatief gebruik. Ook (motor)zweefvliegtuigen en ballonnen maken deel uit van het bestaande gebruik door de kleine luchtvaart.

Ontwikkeling zakelijke en overige luchtvaart

De toenemende internationalisering binnen Europa en het wegvallen van de binnengrenzen in de EU geven aan dat groei van de zakenluchtvaart zal plaatsvinden. Daarbij is de mate waarin van groei sprake zal zijn mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen. Ook voor luchtvaartterrein Midden-Zeeland wordt een groei van de zaken- en taxiluchtvaart voorzien. De ontwikkeling van de privé- en recreatieve luchtvaart is qua omvang tamelijk constant. In de zonering wordt ruimte gereserveerd voor een groei van het lesverkeer.

Berekening geluidszone

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.);
- de aan- en uitvliegroutes en het luchtverkeerscircuit, met verdeling van het luchtverkeer over routes en circuit;
- verdeling van het luchtverkeer in de tijd, over het jaar, maand, week en etmaal.

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 45.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving in het jaar 2010. Bij de berekening zijn vier categorieën vliegtuigen onderscheiden. De voor deze categorieën representatieve vliegtuigtypen zijn:

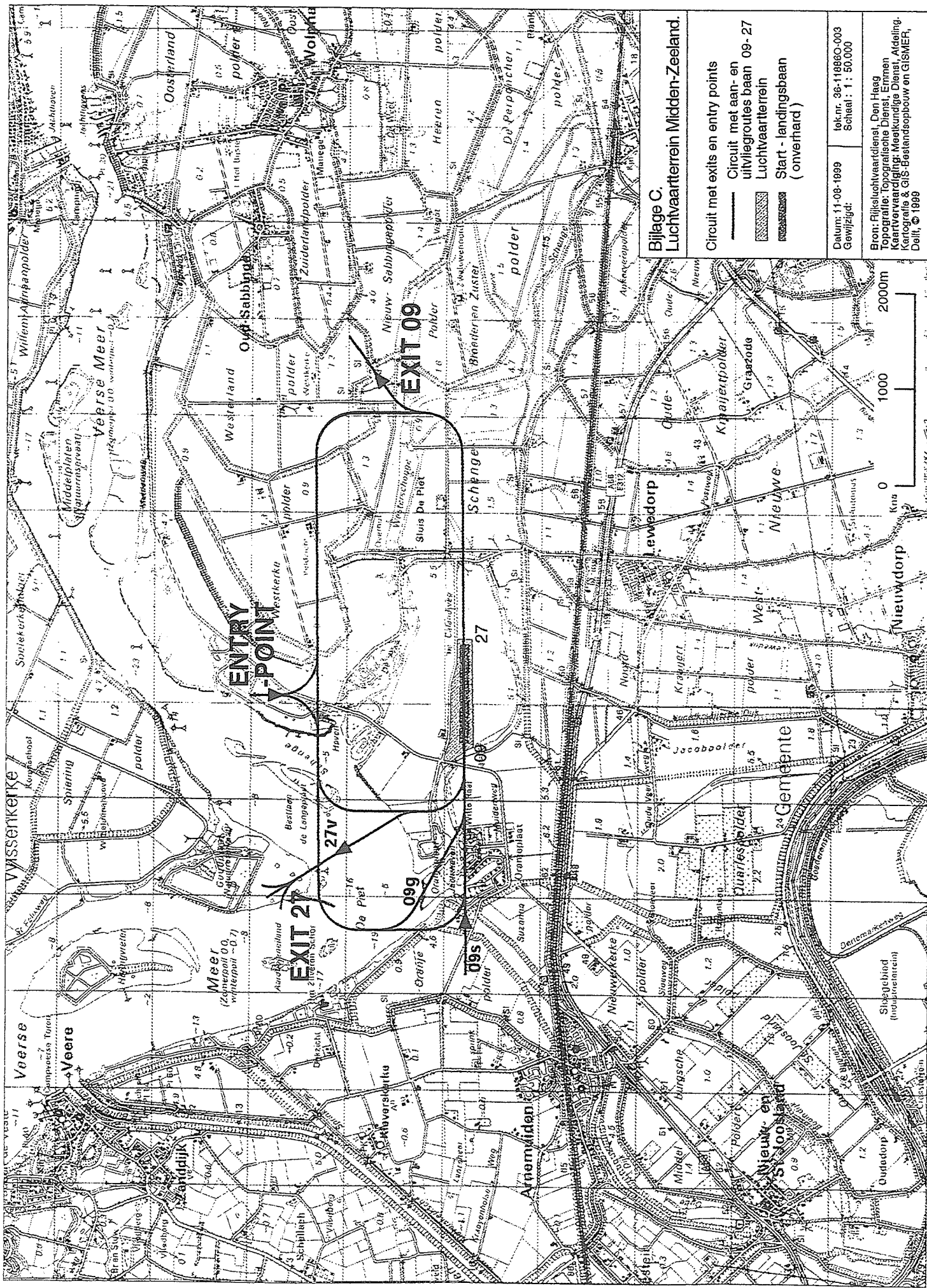
1	Cessna 150 M	categorie 1	minder dan 72 decibel
2	Cessna 172 M	categorie 2	72-75 decibel
3	Cessna 182 P	categorie 3	75-78 decibel
4	Cessna 310 R	categorie 4	meer dan 78 decibel.

Wat betreft het baangebruik is bij de berekening uitgegaan van 20% voor de baan gebruikt in de geografische richting 088° en 80% voor de baan gebruikt in de geografische richting 268°. De geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage A.

KE-verkeer

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland wordt eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen. In de aanwijzing van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is een aantal van 400 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen als maximum toelaatbaar aantal bewegingen vastgelegd.

BIJLAGE C, CIRCUIT MET EXITS EN ENTRY POINTS



Bijlage C.
Luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

Circuit met exits en entry points
 — Circuit met aan- en uitvliegeroutes baan 09-27
 [Hatched Box] Luchtvaartterrein
 [Dashed Box] Start - landingsbaan (onverhard)

Datum: 11-08-1999	tek.nr. 96-118860-003
Gewijzigd:	Schaal: 1 : 50.000
Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag Topografie, Topografische Dienst, Emmen Kaartvervaardiger: Meerkundige Dienst, Afdeling Kartografie & GIS-Bestandsoverbouwen en GISMER, Delft, © 1999	

TOELICHTING

1. BESCHRIJVING VAN HET HUIDIGE GEBRUIK VAN HET LUCHTVAARTTERREIN MIDDEN-ZEELAND

Bij besluit van 27 september 1968, nr. LT/20681, is vliegveld Midden-Zeeland aangewezen als luchtvaartterrein in de zin van de Luchtvaartwet. Het luchtvaartterrein ligt op het eiland Zuid-Beveland in de voormalige gemeente Arnemuiden, thans gemeente Middelburg. Anderhalf jaar na het vaststellen van het aanwijzingsbesluit is het luchtvaartterrein in gebruik genomen. Het aanwijzingsbesluit heeft sindsdien éénmaal - op 5 augustus 1970 (Stcrt 1970, 152) een wijziging ondergaan. De inhoud van het vigerende aanwijzingsbesluit is summier. Het bevat een aanduiding van de ligging en de grootte van het luchtvaartterrein en het soort luchtverkeer waarop de aanwijzing betrekking heeft: 'bestemd voor gebruik door openbaar nationaal en internationaal burgerluchtverkeer'.

Op het luchtvaartterrein is een baan aanwezig in de richting 088°-268°. De geografische richting, de lengte en de breedte van de baan zijn in artikel 4, derde lid van het onderhavige besluit aangegeven. Voorheen werd binnen de strook van 1.120 m een baan met een lengte van 800 m aan het luchtverkeer beschikbaar gesteld, onder andere omdat het oostelijk deel van het landingsterrein over een lengte van 200 meter onbruikbaar was voor starten en landen met luchtvaartuigen. Dit terreingedeelte is in de afgelopen jaren gecultiveerd en geschikt gemaakt voor landen en opstijgen van luchtvaartuigen. Onlangs is een baanlengte van 1.000 m in gebruik genomen. Verder bevatte de aanwijzing uit 1970 een viertal voorwaarden. In het aanwijzingsbesluit was geen beperking van de geluidshinder - door middel van een geluidszone of anderszins - opgenomen.

1.1 Luchtvaartuigen die van het terrein gebruik maken.

Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago) wordt door middel van een codenummer en een codeletter, gerelateerd aan de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van het luchtvaartterrein gebruik kan maken. Voor Midden-Zeeland is dat codenummer 2, horend bij een baanlengte van 800 tot 1.200 m, en codeletter B, horend bij vliegtuigen met een vleugelwijdte van 15 tot 24 m of een spoorbreedte van 4,5 tot 6 meter.

Voor het doen opstijgen van de zweefvliegtuigen wordt gebruik gemaakt van een sleepvliegtuig. Ook kan worden opgestegen met een motorzweefvliegtuig. Het starten met behulp van een lier is, op basis van de aanbeveling in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart van 1989 naar aanleiding van een ongeval waarbij een vliegtuig in aanraking kwam met de vallende lierkabel, niet toegestaan gelijktijdig met motorvliegen. Na sluiting van het veld voor andere activiteiten kan er gelierd worden.

Voor het opstijgen van ballonnen worden voorschriften gegeven in het (nog vast te stellen) aanvullend luchthavenreglement Midden-Zeeland, op grond van artikel 132, eerste lid, van de Regeling toezicht luchtvaart. De aanwijzing beperkt het aantal landingen en starts met helikopters tot 400 per jaar. Het gebruik door vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving wordt niet voorzien.

Omvang van het verkeer

jaar	totaal	jaar	totaal	jaar	totaal
1970		1980	27.286	1990	36.290
1971		1981	20.578	1991	33.543
1972		1982	21.008	1992	34.656
1973		1983	20.479	1993	27.479
1974		1984	21.344	1994	33.539
1975	13.354	1985	18.819	1995	33.130
1976	11.882	1986	21.001	1996	34.161
1977	17.114	1987	24.366	1997	35.929
1978	11.270	1988	25.845	1998	34.050
1979	21.694	1989	30.382	1999	35.215

bron: Zeeland Airport BV

De luchtruimte boven Nederland is verdeeld in luchtruimklassen, waarin per luchtruimklasse onderscheid wordt gemaakt in zichtweersomstandigheden. Voor het luchtvaartterreinverkeer op Midden-Zeeland geldt een luchtruimklasse G, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 1,5 km.

1.2 Circuit en circuitgebied

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland behoort tot de zogenaamde ongecontroleerde velden, dat wil zeggen dat er geen luchtverkeersleiding aan het luchtverkeer wordt gegeven. Er wordt op zicht gevlogen. Het navigeren tijdens een Visual Flight Rules-vlucht (VFR-vlucht) gebeurt op basis van visuele referenties met de grond en niet met elektronische hulpmiddelen. In de Regeling procedures (Stcrt. 1996, 194) is het circuitgebied voor luchtvaartterrein Midden-Zeeland vastgesteld. Het VFR-verkeerscircuitgebied is op kaarten EHMZ AD 2-2-11.1 en 2 in het AIP deel II (VFR-Gids Nederland) aangegeven. Met betrekking tot het zichtverkeerscircuit is aangegeven dat het moet worden uitgevoerd binnen de horizontale begrenzing van het circuitgebied, zoals dat op voornoemde kaarten is aangegeven. De minimumnaderingshoogte en de circuithoogte zijn aangegeven. Zowel voor starts als voor landingen zijn voorkeurs-procedures aangegeven (noise abatement procedures). Alleen om verkeersveiligheidsredenen mag aan de westzijde van het veld gebruik gemaakt worden van de standaard-procedures. Kampeertterrein De Witte Raaf wordt hiermee maximaal gemedan.

2. DOORLOPEN PROCEDURE VOOR DE WIJZIGING VAN DE AANWIJZING

2.1. Voorgeschiedenis

Ingevolge de Wet van 7 juni 1978, houdende wijziging van de Luchtvaartwet, werd met betrekking tot de aanwijzing van luchtvaartterreinen een regeling toegevoegd om te komen tot zonering van luchtvaartterreinen. Deze zoneringsregeling had niet alleen betrekking op nieuw aan te leggen luchtvaartterreinen maar ook, zo blijkt uit de overgangsbepalingen van artikel VII van de wet, op bestaande luchtvaartterreinen. Deze wet is op 6 oktober 1978 in werking getreden. Voordat tot vaststelling van geluidszones rond luchtvaartterreinen kon worden overgegaan diende eerst een algemeen beleidskader voor luchtvaartterreinen en de zonering daarvan te worden geformuleerd. Daarnaast diende een normstelling voor de zonering te worden ontwikkeld. Het beleidsvoornemen van de regering ten aanzien van luchtvaartterreinen - het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) - zag

in 1979 het licht en werd in september 1988 - na uitvoerige discussies over het luchtvaartbeleid - vastgesteld. Vaststelling van het de normstelling van de zonering voor de kleine luchtvaart vond vervolgens plaats bij besluit van 27 december 1990 (Stb. 1991, 22), het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaartterreinen (BGKL).

2.2 Bestuurlijk overleg

Het vaststellen van een geluidszone rond een luchtvaartterrein geschiedt op basis van een besluit als bedoeld in artikel 27 van de Luchtvaartwet. Daartoe dient te procedure zoals gegeven in de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet te worden doorlopen. De ambtelijke voorbereiding van de zonering voor het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is begonnen in 1991. Op 11 maart 1993 heeft bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet, plaatsgevonden met Gedeputeerde Staten van Zeeland en de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Arnemuiden, Goes, Veere en Wissenkerke. De ontwerp-aanwijzing als bedoeld in artikel 27 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 van 29 september tot en met 28 december 1993 ter inzage gelegen bij de provincie, de hierboven genoemde gemeenten en het luchtvaartterrein Midden-Zeeland.

2.3 Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet

Bij de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet (hierna: Commissie-21) zijn gedurende voornoemde periode schriftelijk zienswijzen naar voren gebracht. Tijdens de op 3 november 1993 in Middelburg gehouden openbare hoorzitting zijn ook mondeling zienswijzen naar voren gebracht. Het aantal ingebrachte zienswijzen bedroeg in totaal 13. Het advies van voornoemde commissie is op 31 oktober 1994 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Het advies is over het algemeen opgevolgd. Het voornaamste punt is het advies ten aanzien van de aanpassing van de routestructuur. De commissie adviseerde om een voorstel, afkomstig van inspreker De Bruin, in het aanwijzingsbesluit op te nemen. De minister heeft het voorstel laten narekenen en vervolgens iets gemodificeerd in het ontwerp-aanwijzingsbesluit opgenomen. Deze wijziging heeft een gunstig effect op de geluidsbelasting in de omgeving van het luchtvaartterrein (zie hierna onder 4.2). Op een tweetal punten is het advies niet volledig overgenomen. Het betreft:

- het advies met betrekking tot het aantal vliegtuigbewegingen dat als invoergegeven wordt gebruikt voor de berekening van de zone: een meerderheid van de Commissie-21 adviseert de zone te laten berekenen op basis van 40.000 vliegtuigbewegingen per jaar, zie hierna onder 2.5;
- het advies met betrekking tot de verwijzing naar het streekplan in relatie met een verdubbeling van het aantal vliegtuigbewegingen.

2.4 Kamerbehandeling

Het ontwerp-besluit is op 31 oktober 1996 aangeboden aan de Tweede Kamer. De aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet jo 37 WRO is op 12 maart en 8 april 1997 behandeld. De heer Stellingwerf heeft een motie ingediend (Tweede Kamer, vergaderjaar 1996-1997, 25 083, nr.3.) waarin de Minister verzocht werd "het

bestuurlijk overleg met de regio te heropenen om te bezien of er in de huidige situatie sprake is van een draagvlak voor een zonering op basis van 40.000 dan wel 60.000 vliegtuigbewegingen per jaar". Deze motie is door de Tweede Kamer aangenomen. Bij de behandeling van de begroting in oktober 1997 heeft de Minister op een schriftelijke vraag geantwoord niet bereid te zijn tot nieuw bestuurlijk overleg, omdat de afspraken gemaakt vóór de gemeentelijke herindeling nog steeds geldig zijn. Tevens heeft er een bovenregionale afweging plaatsgevonden waarbij op luchtvaartterrein Midden-Zeeland voorzien kan worden in een deel van het lesverkeer dat nu op Rotterdam wordt geacommodeerd. De 60.000 vliegtuigbewegingen als uitgangspunt voor de berekening van de geluidszone is het resultaat van het bestuurlijk overleg met de provincie en gemeenten. Er is dus een regionaal draagvlak voor deze zonering van het luchtvaartterrein op deze basis.

2.5 Recente ontwikkelingen

Een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) zorgde voor een onverwachte procedurele vertraging. De Afdeling constateerde in het kader van de behandeling van de beroepen tegen het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht dat de geldigheidsduur van het SBL was verstreken, de rechtsgevolgen daarvan waren vervallen en dat het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht derhalve niet op een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a WRO stoelde (ABRvS, 8 januari 1998, AB 1998, 194). Eind december 1998 is de rechtskracht van het SBL, middels de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen, tot 31 december 2003 hersteld. Gewerkt wordt thans aan het opstellen van een opvolger van het SBL, het 'Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen (SRKL)'. In dat kader is in november 1999 de Hoofdlijnennotitie SRKL verschenen. Deze notitie is in het Algemeen Overleg van 20 april 2000 met de Tweede Kamer besproken.

De discussie over de zonering van luchtvaartterrein Midden-Zeeland was voorts met de Kamerbehandeling echter niet gestopt. De discussie spitste zich toe op de gehanteerde aantallen vliegtuigbewegingen in de zoneberekening. In een eerder stadium heeft Provinciale Staten van Zeeland aangedrongen op een zonering op basis van 40.000 vliegtuigbewegingen. Om procedurele redenen werd echter door GS vastgehouden aan de zonering zoals voorgelegd aan de Tweede Kamer, te weten een geluidszone gebaseerd op 60.000 bewegingen bij een vloot van 1990. De provincie is thans doende een contract met de exploitant af te sluiten waarin een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar wordt vastgelegd. Het gaat hier om 45.000 vliegtuigbewegingen.

Welke grens dit berekeningsuitgangspunt stelt aan het mogelijke gebruik van het luchtvaartterrein is moeilijk aan te geven. De aanscherping van de grenswaarde per 1 januari 2000 van 50 naar 47 bkl leidt tot een halvering van de geluidsruijmtte, het stiller worden van de vloot in de periode van 1990 naar 2000 geeft weer ruimte voor enige groei in aantallen vliegtuigbewegingen. Daarnaast is ook het gebruik in de weekenden in de drukste zes maanden van het jaar van invloed op het aantal mogelijke bewegingen. Er is daarom op grond van de door de exploitant opgestelde milieu-effectenstudie gekozen voor de daarin voorkomende variant met 45.000 bewegingen in het jaar 2010. Dit is een stillere vloot dan wat er nu vliegt. Voordat dit aantal bewegingen binnen de berekende geluidszone past, zal de vloot dus nog wat stiller moeten worden. Dit uitgangspunt biedt een duidelijker beeld van het

mogelijke gebruik van het vliegveld, terwijl de relatie met het contract tussen Provincie en exploitant ook helder is.

Deze geluidszone (op basis van 45.000 vliegtuigbewegingen in het jaar 2010) past binnen de ontwerp-geluidszone die aan de Tweede Kamer is voorgelegd en is ten opzichte van deze ontwerp-geluidszone meer dan 3 bkl kleiner.

2.6 Provinciale MER-plicht

Ingevolge het Besluit milieu-effectrapportage 1994 - waarin de landelijke regeling voor MER's is neergelegd - is geen MER-plicht voorzien voor het onderhavige luchtvaartterrein, omdat het luchtvaartterrein niet beschikt over een start- of landingsbaan van meer dan 1.800 m. Desalniettemin heeft de provincie Zeeland in maart 1995 in de Provinciale Milieuverordening (hierna: PMV) vastgelegd dat vanwege de kwetsbaarheid van de natuur in de gehele provincie Zeeland een besluit tot aanwijzing van een luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 18 van de Luchtvaartwet, dan wel het besluit tot wijziging van een aanwijzing ingevolge artikel 27, eerste lid, van de Luchtvaartwet MER-plichtig is indien er sprake is van een:

- wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan,
- dan wel verlenging of verbreding daarvan,
- dan wel het aanleggen van een baanverharding,
- dan wel intensivering van het gebruik van het luchtvaartterrein.

Op het moment dat de MER-plicht in de Provinciale Milieuverordening werd opgenomen was de procedure voor de zonerings van Midden-Zeeland vergevorderd (het advies van de Commissie-21 was door de Minister ontvangen). Daarom heeft Gedeputeerde Staten op dat moment gesteld dat, gezien het feit dat het vragen van een MER er toe zou leiden dat de hele procedure opnieuw doorlopen zou moeten worden, geen MER diende te worden opgesteld. Een MER zou immers tegelijk met de ontwerp-aanwijzing ter inzage gelegd moeten worden en een deel van de procedure zou opnieuw doorlopen moeten worden. Naderhand is discussie ontstaan over de vraag of al dan niet in het kader van de onderhavige wijziging van de aanwijzing een MER dient te worden opgesteld (zie o.a. ABRvS, 1 december 1998, No. E03.98.0528/P01).

Naar oordeel van de Ministers diende terzake van het onderhavige besluit geen MER te worden opgesteld. De in artikel 4.4.3.1.1. jo. bijlage 8 van de PMV opgenomen MER-plicht is gebaseerd op artikel 7.6, eerste lid, van de Wet Milieubeheer. Op grond van laatstgenoemde bepaling kunnen Provinciale Staten, aanvullend op de landelijk geldende regels, met het oog op de bescherming van het milieu in binnen hun provincie gelegen gebieden die van bijzondere betekenis zijn of waarvan het milieu reeds in ernstige mate is verontreinigd of aangetast, in de PMV activiteiten aanwijzen waarvoor een MER moet worden gemaakt. Uit de wetsgeschiedenis vloeit voort dat de provinciale MER-plicht alleen van toepassing kan worden verklaard op de meest waardevolle en kwetsbare gebieden van de provincie. In de Zeeuwse PMV is die nuance niet gemaakt: alle aangewezen projecten, waar ook in de provincie gelegen, zijn steeds MER-plichtig. Een dergelijke vergaande MER-plicht verdraagt zich naar het oordeel van de Ministers niet met de Wet Milieubeheer (zie ook: ABRvS 26 maart 1998, KG 1998, 201). Er is ook niet zoals in de provinciale MER-plicht voor het Waddenzeegebied (Noord-Holland, Friesland en Groningen), als bijkomende voorwaarde gesteld dat het moet gaan om een vergroting van de geluidszone.

Afgezien hiervan geldt dat geen van de in de PMV genoemde activiteiten, ten aanzien waarvan het maken van een MER verplicht is, zich voordoet. Het betreft hier immers geen wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan. Het aanleggen van een baanverharding en de intensivering van het gebruik van het luchtvaartterrein is in dit kader ook niet aan de orde. Van een wijziging van de aanwijzing ten behoeve van een verbreding of verlenging van de baan is tot slot ook geen sprake. Dat is immers pas het geval wanneer de afmetingen van een baan in een aanwijzingsbesluit zijn vastgelegd en de baan ten opzichte daarvan wordt verlengd. In het vigerende aanwijzingsbesluit van 5 augustus 1970 is geen baanlengte opgenomen. In het onderhavige aanwijzingsbesluit wordt enkel de baanlengte vastgelegd zoals die feitelijk wordt gebruikt.

2.7 Baanverharding

De exploitant heeft in 1998 een aanvraag ingediend voor het verharden van de landingsbaan. Deze aanpassing van de aanwijzing vormde niet eerder onderdeel van de onderhavige procedure en kan daarom niet meer in de lopende procedure worden meegenomen. Na afronding van het onderhavige besluit zal de procedure voor de wijziging van de aanwijzing ten behoeve van de verharding van de baan opgestart worden. Op grond van de PMV is deze wijziging van de aanwijzing een MER-plichtige handeling, waarvoor de exploitant een MER moet opstellen. De exploitant is voornemens binnenkort hiertoe een startnotitie uit te brengen.

3. WIJZIGING VAN DE AANWIJZING

Het onderhavige besluit houdt in de wijziging van het aanwijzingsbesluit van 5 augustus 1970. De reden van de wijziging is - zoals reeds aangegeven - de vaststelling van een geluidszone, die sinds de wijziging van de Luchtvaartwet in 1978 is voorgeschreven voor alle luchtvaartterreinen. Tegelijk met de vaststelling van een geluidszone wordt de tenaamstelling van de exploitant van het luchtvaartterrein gewijzigd en wordt de baanlengte vastgelegd. Een en ander wordt hieronder nader toegelicht. De vaststelling van de geluidszone wordt in paragraaf 4 nader toegelicht.

3.1 Tenaamstelling

Na het wegvallen van de overheidssubsidies is de exploitatievorm van het vliegveld, voorheen de Stichting Vliegveld Midden-Zeeland, omgezet in een commerciële BV. De tenaamstelling van de exploitant van het luchtvaartterrein in de onderhavige aanwijzing is hieraan aangepast.

3.2 Baanlengte

In de aanwijzing van 5 augustus 1970 is geen baanlengte en -breedte aangegeven. Sinds de wijziging van de Luchtvaartwet in 1978 worden baanlengte en -breedte in de aanwijzing vermeld. In de onderhavige aanwijzing wordt de maximale baanlengte binnen het luchtvaartterrein aangegeven, te weten 1.000 meter. De operationele baanlengte voor het starten of landen kan, afhankelijk van obstakels in de in- en uitvliegsectoren, in de praktijk afwijken en wordt in de VFR-gids Nederland aangegeven. De maximale baanlengte is echter vastgesteld op 1.000 meter, gelegen in een strook met een lengte van 1.120 meter.

Door het gebruiken van de maximale baanlengte, die overigens binnen het bestaande luchtvaartterrein mogelijk is, kan de geluidshinder ten westen van het vliegveld, waar een multifunctioneel recreatiegebied is gelegen, verminderd worden. Het startpunt voor starten in westelijke richting is daartoe, nadat het luchtvaartterrein hiervoor geschikt was gemaakt, 200 m naar het oosten verschoven. De baandrempel voor in oostwaartse richting landende vliegtuigen is om dezelfde reden 190 m naar het oosten verschoven. Aan de oostzijde van het vliegveld is de baandrempel voor landingen vanuit het oosten 115 m naar het westen verplaatst, in verband met de hoogte van landbouwvoertuigen die zich kunnen bevinden op het aangrenzende perceel bouwland.

Door het hanteren van de maximale baanlengte liggen de operationele beperkingen voor het gebruik van de baan vast, aangezien de maatvoering van baan-, rijbaan- en platformconfiguratie voor het gebruik van de vliegtuigen vastgelegd wordt op grond van de in artikel 4, derde lid, van dit besluit gegeven codering die geldt voor banen met een lengte van 800 tot 1.200 m. Voor startende vliegtuigen zowel in westelijke als in oostelijke richting betekent deze baanlengte een vergroting van de start-stop afstand, hetgeen de veiligheid ten goede komt.

4. GELUIDSZONE

Op grond van artikel VII, eerste en tweede lid, van de wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354) juncto artikel 25a van de Luchtvaartwet dient bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat luchtvaartterrein een geluidszone te worden vastgesteld, ~~waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.~~ Dat rond een bestaand luchtvaartterrein een geluidszone dient te worden vastgesteld staat vermeld in de overgangsbepaling artikel VII van de Luchtvaartwet. In het eerste lid van artikel 25 van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven met het BGKL. Tenslotte dienen op grond van artikel 25g van de Luchtvaartwet regels te worden vastgesteld omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125U "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart" van 21 september 1990.

4.1 Berekening van de geluidsbelasting

Als basis voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gehanteerd:

- het aantal vliegtuigbewegingen, gecorrigeerd voor het tijdstip van de dag en voor het weekend in de zes drukste maanden;
- een verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen over geluidscategorieën, routes, baangebruik en vluchtsoort (start, circuit, landing);
- het tijdsgeïntegreerd geluidsniveau (waarin de factor snelheid is verwerkt).

De geluidszone is opgenomen in bijlage A bij de onderhavige aanwijzing. De geluidszone is berekend voor vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg. Voor het aantal vliegtuigbewegingen van 45.000 is rekening gehouden met de verwachtingen van de exploitant voor het jaar 2010. De vlootsamenstelling en het weekendgebruik zijn ingeschat voor die situatie. De geluidszone is opgenomen in de

door de exploitant opgestelde milieu-effectenstudie ten behoeve van de baanverharding. Deze berekende geluidszone valt geheel binnen de aan de Tweede Kamer gepresenteerde ontwerp-geluidszone.

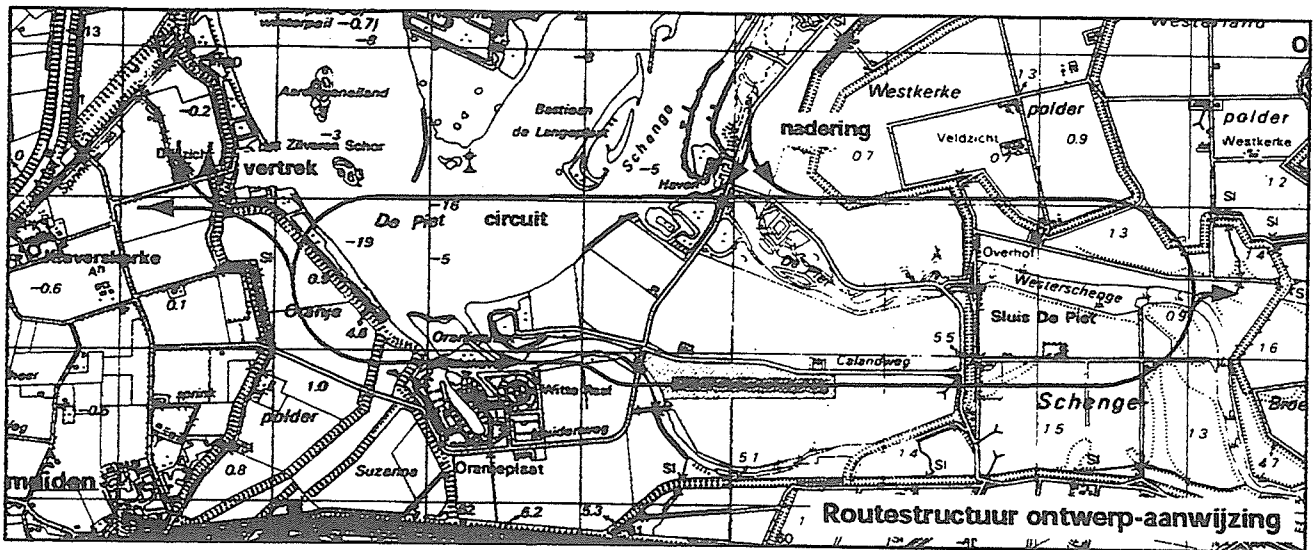
Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland wordt thans in beperkte mate gebruikt door hefschroefvliegtuigen. Dit betreft hoofdzakelijk toestellen van de Rijkspolitie. Voor de toekomst wordt hierin nauwelijks verandering voorzien; het toegestane aantal bewegingen (400 per jaar) sluit dit ook effectief uit. 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 BGKL niet begrepen. Derhalve zouden tevens de geluidscontouren moeten worden berekend volgens de KE-berekeningsmethode. Het resultaat van een dergelijke berekening levert, gelet op het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, een 35 KE-geluidscontour op welke geheel binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein is gelegen. Op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet behoeft geen vaststelling van de KE-geluidszone plaats te vinden indien deze geheel ligt binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en indien voor dat luchtvaartterrein een bkl-geluidszone wordt vastgesteld. In artikel 5, tweede lid, van de onderhavige aanwijzing is een aantal van 400 vliegtuigbewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen als maximum toelaatbaar aantal bewegingen vastgelegd. De exploitant dient in overleg met de gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende hefschroefvliegtuigen afspraken te maken, opdat het maximale aantal bewegingen per jaar niet wordt overschreden.

4.2 Aanpassing van het verkeerscircuit

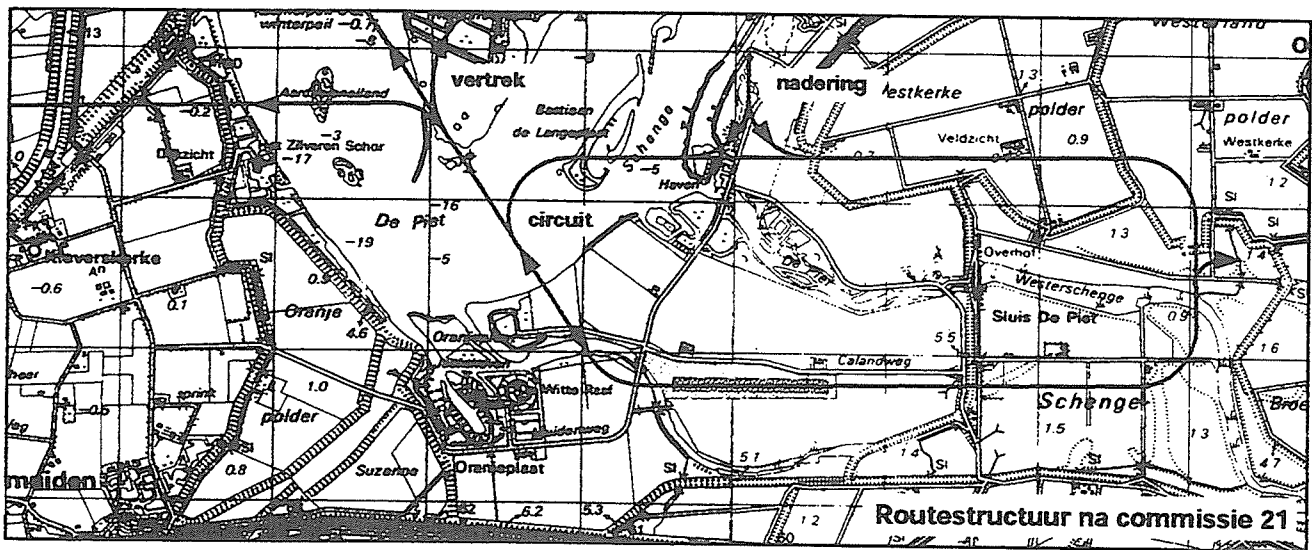
Het luchtverkeerscircuit is aangegeven in bijlage C van dit besluit. Met dit luchtverkeerscircuit wordt het hart aangegeven van de vliegbaan voor luchtvaartuigen, maar er kan spreiding links en rechts van de vliegbaan plaatsvinden. Het luchtverkeerscircuit schrijft niet voor dat dit vliegp pad door elk vliegtuigtype exact gevolgd moet worden. De grootte van het verkeerscircuit dat wordt gevlogen is mede afhankelijk van de snelheid van het vliegtuig, de windcondities en de geoefendheid van de piloot. Daarbij gaat de veiligheid altijd voor en zal de piloot in verband met de vliegveiligheid zelfs kunnen besluiten uit te wijken buiten het circuitgebied zoals aangegeven in de VFR-gids (Nederland). Het circuitgebied is altijd groter dan het te vliegen circuit. Er is extra ruimte nodig om tussen vliegtuigen met verschillende snelheid de onderlinge separatie tijdens het vliegen van het circuit voldoende groot te houden. Volgens de regels voor het standaard circuit wordt het circuit op een vast punt aangevlogen en is er voor beide circuitrichtingen een vast vertrekpunt. Buiten het circuitgebied zijn er geen voorschriften ten aanzien van "routes".

Het verkeerscircuit uit de *ontwerp-aanwijzing* wijkt weinig af van een standaard-circuit. Aan de westkant van het luchtvaartterrein was een S-bocht gelegd om de camping Witte Raaf te vermijden, zie figuur Routestructuur omgeving Witte Raaf, situatie 1.

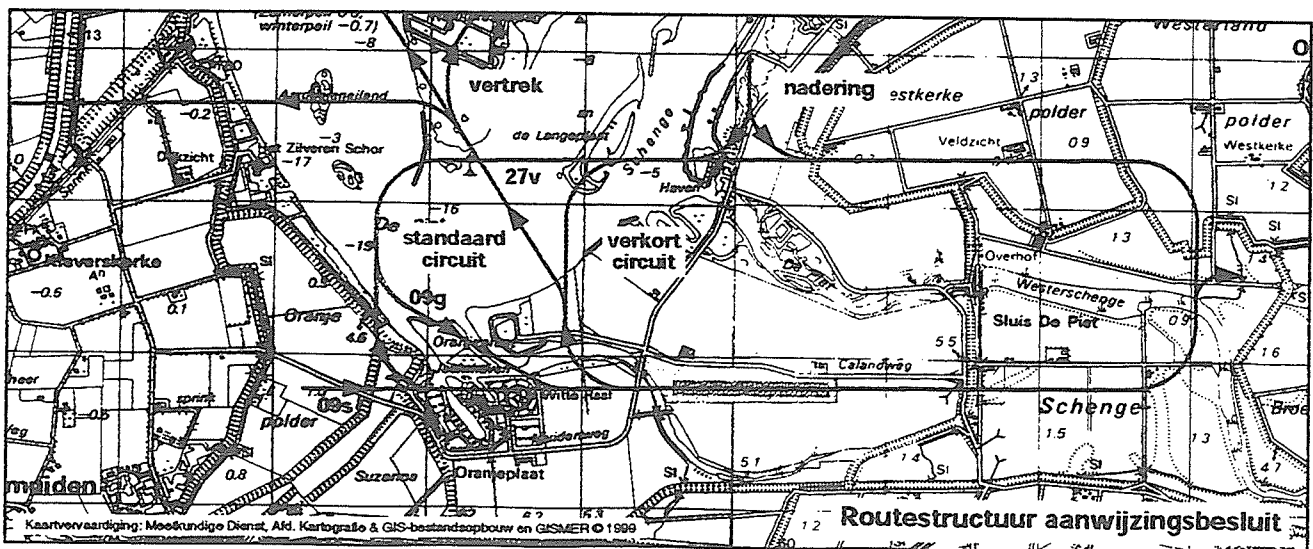
ROUTESTRUCTUUR OMGEVING WITTE RAAF
 schaal 1 : 50.000
 Situatie 1

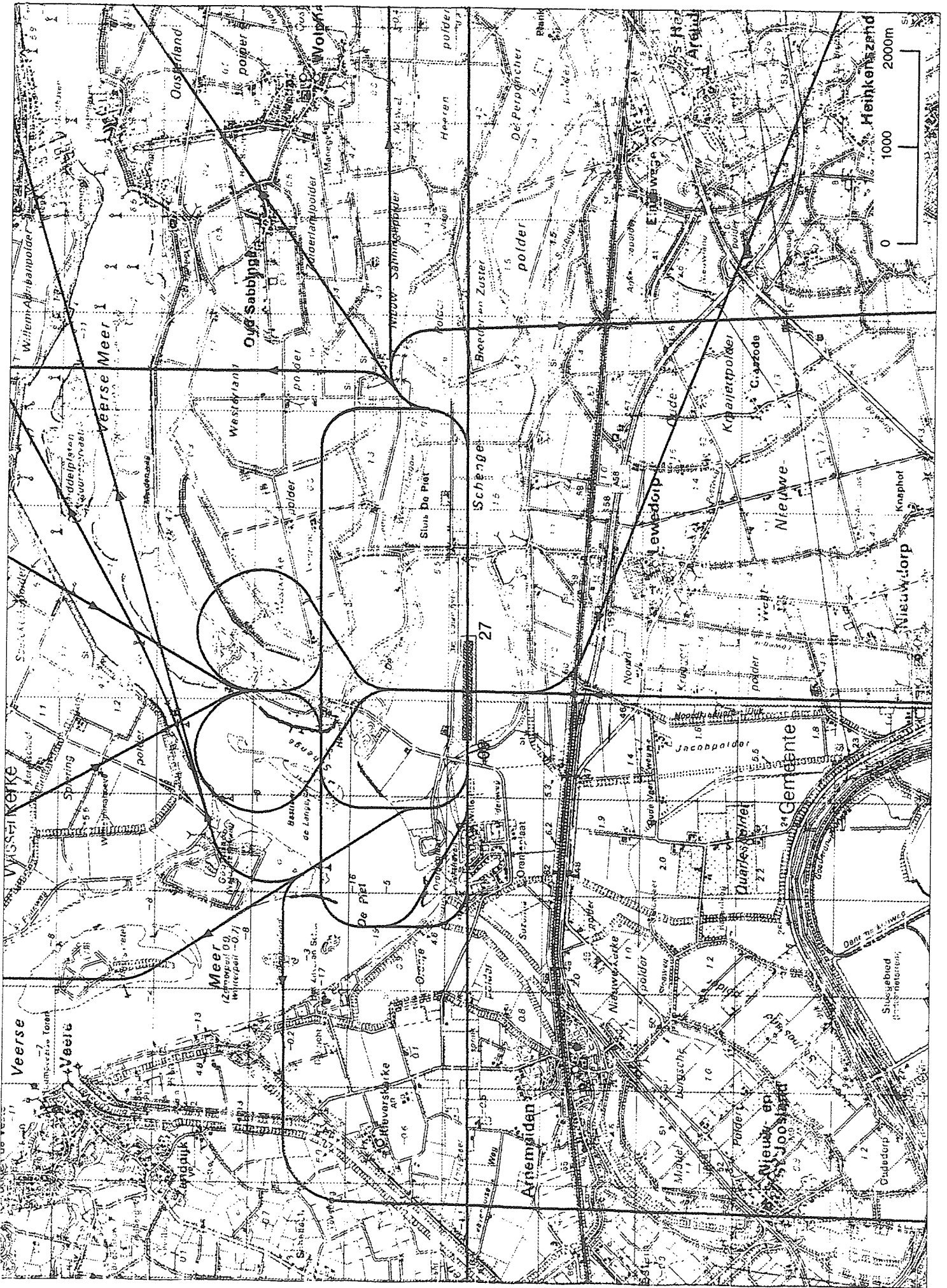


Situatie 2



Situatie 3





In de *Commissie-21* is een alternatieve routestructuur voorgesteld ten westen van het vliegveld. Deze structuur houdt in een verschuiving van het startpunt voor starten in westelijke richting over 200 m naar het oosten, en het afdraaien in noordwestelijke richting zodra men een veilige hoogte heeft bereikt. Deze procedure is voor elke piloot in nagenoeg alle omstandigheden uitvoerbaar. Incidenteel kan het voorkomen dat een piloot van een zwaar vliegtuig toch rechtuit moet vertrekken. Ten opzichte van de in de ontwerp-aanwijzing opgenomen geluidszone is dit een grote verbetering voor het recreatiecomplex aan de westkant van het luchtvaartterrein. De procedure is weergegeven als situatie 2. Voor landingen vanuit het westen is in de *Commissie-21* hetzelfde grondpad voorgesteld. De daarop gebaseerde zone is gevoegd bij de stukken die naar de Tweede Kamer zijn gezonden.

Deze landingsprocedure is onder normale omstandigheden goed uitvoerbaar voor piloten die bekend zijn met de plaatselijke omstandigheden. De procedure kan echter problemen opleveren voor ter plaatse onbekende of onervaren piloten. Daarom is er in de *uiteindelijke berekening* van de geluidszone met het oog op de veiligheid tevens een procedure opgenomen waarbij een standaardcircuit wordt gevolgd, met als laatste traject een recht stuk van 700 m. Hierbij daalt de piloot vanaf 700 voet met laag motorvermogen naar de baandrempeel. Door met minimaal motorvermogen te dalen is de geluidsoverlast op de grond minimaal. Door deze procedure aan te bieden wordt voorkomen dat de korte indraai, na de schuine nadering, te hoog wordt ingezet, hetgeen kan leiden tot een afgebroken landing en een nieuwe nadering. In de zone-berekening zijn voor deze procedure 224 landingen met vliegtuigen uit categorie 1 en 2 en 76 uit categorie 3 en 4 meegenomen. Deze procedure is weergegeven als situatie 3.

De door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium uitgevoerde zoneringsberekening heeft als berekeningsnummer NLR 000313.113130. In figuur Routestructuur Geluidsberekeningen is de gehanteerde routestructuur ingetekend. Het gaat hierbij om het circuit, de naderingen en de vertrekken. Voor de berekening is het nodig deze lijnen door te trekken tot de rand van het studiegebied. Op grotere afstand van het luchtvaartterrein is het een modelmatige benadering.

5. HANDHAVING

5.1. Geluidszone

Met de vaststelling van een geluidszone rond een luchtvaartterrein is bepaald, berekend over een jaar, wat de maximaal toegestane geluidsbelasting veroorzaakt door landende en opstijgende luchtvaartuigen, mag zijn. De geluidszone is vastgelegd in de onderhavige aanwijzing en vormt derhalve een onderdeel van het gebruikskader voor zowel de exploitant als de gebruikers van het luchtvaartterrein. De geluidszone is maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein. De systematiek van de handhaving zoals deze in de Luchtvaartwet is beschreven, beoogt met een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone te voorkomen, alsmede vermijdbare hinder te beperken. Het systeem van de Luchtvaartwet komt in het kort op het volgende neer.

In artikel 25a van de Luchtvaartwet is bepaald, dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de

geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet is bepaald, dat in de aanwijzing van het luchtvaartterrein in ieder geval voorschriften worden gesteld om overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Deze voorschriften hebben derhalve betrekking op elementen, die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals het baangebruik, circuitgebruik en binnenkomen en verlaten van het circuit via de voorgeschreven entry points en exits (voorschriften op basis van de Wet Luchtverkeer). De handhaving van de geluidszone vindt dus o.a. plaats door middel van handhaving van de voorschriften, die zijn opgenomen in de aanwijzing. Naast deze voorschriften moeten in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de vermijdbare hinder. Overigens: de voorschriften ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone zullen vaak tevens dienen ter beperking van vermijdbare hinder.

Op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet wordt bij een luchtvaartterrein waarvoor een geluidszone is vastgesteld, een commissie ingesteld ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein, hierna Commissie-28. Deze commissie brengt, gevraagd en ongevraagd, advies uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over alle maatregelen en voorschriften ter vermindering van de geluidsbelasting rond het luchtvaartterrein. Ook voor het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is een dergelijke commissie ingesteld.

5.2. Preventieve handhaving

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

Aan de hand van het halfjaarlijks overzicht dat de exploitant aan de Minister van Verkeer en Waterstaat moet overleggen, kan de ontwikkeling van het verkeer worden bijgehouden. Indien het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geprognoseerde gebruik, moet de exploitant ingevolge artikel 30b, vijfde lid, van de Luchtvaartwet, een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan indienen, dat wordt vastgesteld nadat is aangetoond dat ook het gewijzigde gebruik binnen de geluidszone past. Indien de geluidszone dreigt te worden overschreden, moet de exploitatie van het luchtvaartterrein worden aangepast. De wijze waarop het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt getoetst aan het geprognoseerde gebruik wordt vastgelegd in het handhavingsvoorschrift, dat op basis van artikel 30a van de Luchtvaartwet per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld. In het handhavingsvoorschrift zal worden aangegeven op welke wijze toezicht en controle plaatsvindt. In dit voorschrift wordt tevens aangegeven op welke wijze de voor het berekenen van de

geluidsbelasting benodigde gegevens worden verzameld. Het handhavingsvoorschrift is openbaar.

5.3. Repressieve handhaving

De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 5 van het onderhavige besluit bedoelde geluidszone, de vastgestelde grenswaarde niet overschrijdt. Indien een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, is de exploitant gehouden maatregelen te nemen om overschrijding van die geluidszone, dan wel het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen te voorkomen. De exploitant moet daartoe in overleg met de gebruikers van het luchtvaartterrein en na advies van de Commissie-28, afspraken maken.

De Luchtvaartwet legt in de artikelen 33 en 34 de exploitant, de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig, het verbod op om het luchtvaartterrein te gebruiken of doen of laten gebruiken is strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld. Overtreding van dit verbod is strafbaar op grond van artikel 62 van de Luchtvaartwet.

Op grond van artikel 72 van de Luchtvaartwet is de Minister bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de Luchtvaartwet gestelde verplichtingen (algemene bestuursdwangbevoegdheid). In plaats van bestuursdwang kan altijd een last onder dwangsom aan de overtreder worden opgelegd op basis van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Voorts bevat artikel 73c van de Luchtvaartwet nog een specifieke dwangsbepaling die zich richt tot de overtreder, of houder, bezitter of eigenaar van een luchtvaartuig.

Op basis van artikel 35 van de Luchtvaartwet is voorts uitoefening van bestuursdwang - tijdelijke geheel of gedeeltelijke sluiting van het luchtvaartterrein - mogelijk. In geval van gedeeltelijke sluiting bestaan de volgende mogelijkheden:

- a. voor bepaalde soorten van luchtvaartuigen;
- b. voor bepaalde vormen van luchtvaart;
- c. van bepaalde start- of landingsbanen;
- d. voor bepaalde tijdsperioden;
- e. onder bepaalde omstandigheden voor bepaalde luchtvaartuigen.

Ook in geval van (dreigende) overschrijding van de geluidszone is op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet toepassing van bestuursdwang mogelijk.

Beoordeling advies commissie 21 luchtvaartterrein Midden-Zeeland

De Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet (hierna: Commissie-21) heeft op 24 oktober 1994 haar "Advies inzake de bezwaren die zijn ingebracht tegen de concept-aanwijzing Zonering Luchtvaartterrein Midden-Zeeland" uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. In een bijlage is een overzicht gevoegd van de mondelinge en schriftelijke zienswijzen die naar voren zijn gebracht en van de bevindingen van de Commissie-21 daaromtrent.

Volgens de Memorie van Toelichting bij de wijziging van de Luchtvaartwet van 1978 wordt de Commissie-21 ('de commissie tot het horen van bezwaren') advies gevraagd over de binnengekomen zienswijzen. De taakomschrijving van de commissie geeft aan dat de Commissie-21 'niet een zelfstandig adviserende taak, maar zich dient te beperken tot een advies omtrent de aard en het gewicht van de binnengekomen bezwaren en de draagwijdte die ten aanzien van de ontwerp-aanwijzing als zodanig, of ten aanzien van de inhoud daarvan, aan die bezwaren zou behoren te worden toegekend'. De Commissie-21 is niet zodanig samengesteld dat zij een evenwichtige afweging van de belangen zou kunnen maken, de samenstelling is er op gericht dat met lokale kennis een toelichting gegeven kan worden op de ingediende bezwaren. Dit is ook het kenmerkende verschil met de Milieuc commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet, die een andere samenstelling kent.

De ingebrachte zienswijzen en de adviezen van de Commissie-21 daarover zijn hierna kort samengevat en van een oordeel voorzien. De zienswijzen zijn doorlopend genummerd, waarbij de paginanummers van het overzicht bij het advies van de Commissie-21 worden vermeld. Het per zienswijze door de Commissie-21 geformuleerde advies is betrokken bij de oordeelsvorming over de in het overzicht vermelde bevindingen van de Commissie. Voorzover de bevindingen van de meerderheid van de Commissie-21 niet zijn overgenomen, is het oordeel van de Minister daaromtrent gemotiveerd weergegeven.

Afzonderlijk dient vermeld te worden de onder punt 19 behandelde zienswijze van de heer De Bruin, waarin concrete voorstellen worden gedaan voor wijziging van aan- en uitvliegroutes. Op verzoek van de Commissie-21 is op basis van deze zienswijze een alternatieve geluidszone berekend, waarbij een beperkte bijstelling van het oorspronkelijke voorstel van de inspreker heeft plaatsgevonden uit oogpunt van veiligheid voor het luchtverkeer. De Commissie-21 adviseert deze geluidszone te hanteren. Dit advies wordt gaarne overgenomen. De uiteindelijke geluidszone wijkt minimaal daarvan af, zie de Toelichting onder punt 4.2.

ZIENSWIJZEN OVER DE UITGANGSPUNTEN VAN DE ZONERING

pagina 1

- 01 De prognose is ten onrechte gebaseerd op hetgeen nodig is voor een sluitende exploitatie, tariefsverhogingen zijn onvoldoende in de afwegingen betrokken.
- Advies: Gegronnd. Uit het "Advies" blijkt dat de Commissie over het aantal vliegtuigbewegingen dat aan de basis van de prognose ten grondslag ligt verdeeld denkt. De meerderheid is van oordeel dat de basis maximaal 40.000 bewegingen zou moeten zijn.
- Oordeel: Grotendeels overnemen advies. De gewijzigde omstandigheden, te weten een convenant tussen de Provincie en de exploitant, en het verstrijken van de datum

van 1 januari 2000, zijn aanleiding geweest de geluidszone te baseren op 45.000 bewegingen met een vloot van 2010. In dit oordeel is eveneens betrokken dat:

- de exploitatie van het luchtvaartterrein in 1995 in verband met het stopzetten van overheids-subsidies is overgegaan van een stichting naar een commerciële BV;
- de exploitant van het luchtvaartterrein de mogelijkheid moet hebben om het luchtvaartterrein kostendekkend te exploiteren zonder terug te vallen op overheden tot het dekken van eventuele tekorten (de lokale en regionale overheden hebben uitgesproken daartoe voorshands niet bereid te zijn);
- tariefsverhogingen zeker noodzakelijk zijn, maar dat deze mede in verband met de te bieden rechtszekerheid van de op het luchtvaartterrein gevestigde bedrijven slechts met mate kunnen worden gerealiseerd;

02 Het luchtvaartterrein is van geringe economische betekenis.

Advies : Ongegrond, het bestaansrecht is niet aan de orde.

03 Het streekplan biedt geen ruimte voor verdubbeling van het aantal bewegingen.

Advies : Gegrond

Oordeel: Deze zienswijze is achterhaald door de nieuwe uitgangspunten voor de berekening van de geluidszone.

04 "Stand-still" of sluiting blijft ten onrechte buiten de orde.

Advies : Ongegrond

Oordeel: Overnemen advies. Er is geen landelijk beleid op grond waarvan voor elk vliegveld voor de kleine luchtvaart afzonderlijk een stand-still beginsel aangehouden zou moeten worden. De mogelijke toename van het verkeer op Midden-Zeeland past binnen de landelijk gehanteerde stand-still ten opzichte van het jaar 1992.

pagina 2

05 De prognose dient beperkt te blijven tot de verwachte groei van de zakelijke luchtvaart.

Advies : Gedeeltelijk gegrond. De groeimogelijkheden dienen primair afgeleid te worden van het toekomstperspectief van de zakelijke luchtvaart.

Oordeel: Overnemen advies. Zonder het les- en oefenverkeer en het recreatief verkeer is een klein luchtvaartterrein echter niet zonder subsidie te exploiteren.

06 Er is geen aandacht voor geluidsbeperkende voorzieningen aan de vliegtuigen zelf.

Advies : Ongegrond

Oordeel: Overnemen advies. Dit onderwerp is verwerkt in de verlaging van de grenswaarde voor de geluidszone naar 47 Bkl per 1 januari 2000.

07 Geluidsarmere vliegtuigen moeten reeds nu worden ingezet (en niet pas na 2000).

Advies : Gegrond. Het tijdstip zou moeten worden vervroegd.

Oordeel: De zienswijze is niet langer actueel.

08 Het aantal helikopterbewegingen is te hoog en moet worden meegenomen in de berekeningen.

Advies : Ongegrond

09 In recreatie- en natuuumgeving moeten strengere normen worden gehanteerd.

Advies : Ongegrond, de normstelling is niet ter discussie.

10 Er moet meer rekening worden gehouden dat de tijdstippen van het meeste verblijfsrecreatie en van het meeste vliegen gelijk zijn.

Advies : Ongegrond, de verblijfsrecreatie wordt zo veel mogelijk ontzien.

- 11 Lesvluchten dienen op bepaalde tijdstippen te worden verboden.
Advies : Ongegrond, dit hoort niet te worden geregeld in de aanwijzing.
Oordeel: Overnemen advies. Het gebruiksplan is het geëigende instrument om dit te regelen.
- 12 Baanverlenging vergroot de verstoring van natuurgebieden.
Advies : Ongegrond. Het gebruik van een verlengde baan kan onder bepaalde randvoorwaarden ook beperking van de geluidshinder betekenen.
Oordeel: Overnemen advies. Zie verder de in de toelichting opgenomen argumentatie voor de baanverlenging.

ZIENSWIJZEN OVER DE DIRECTE EFFECTEN

pagina 3

- 13 Er is een MER-studie nodig.
Advies : Ongegrond
- 14 Hinder door "pleziervliegers" is onnodige hinder.
Advies : Betrek dit bezwaar bij de prognose van het aantal bewegingen.
Oordeel: Het stand punt ten aanzien van het aantal bewegingen waarop de geluidszone moet worden gebaseerd is verwoord onder punt 01.
- 15 Ook vogels ondervinden hinder.
Advies : Ongegrond
- 16 Rondvluchten verstoren de rust (en het carillon) in Veere.
Advies : Ongegrond, dit is bij de geluidszonering rond het luchtvaartterrein niet aan de orde.
- 17 Het aantal klachten zal gaan toenemen.
Advies : Ongegrond
- 18 Door het luchtverkeer wordt de ozonlaag aangetast.
Advies : Ongegrond
- 19 De vliegroutes zijn niet optimaal gekozen.
Advies : Gegrond, het voorstel "De Bruin" moet (na beperkte aanpassing) worden gehonoreerd.
Oordeel: Overnemen advies, zie de geluidszone en punt 4.2 van de Toelichting.

pagina 4

- 20 Er wordt voorbij gegaan aan de tolerantiedrempel (30.000 bewegingen).
Advies : Ongegrond
- 21 De hinder voor Lewedorp zal toenemen.
Advies : Ongegrond
- 22 De rust in het Schengegebied en Middelpaten dient voorop te staan.
Advies : Gegrond, dit wordt verdisconteerd bij aanvaarding van het voorstel "de Bruin"
Oordeel: Overnemen advies
- 23 Het Veerse Meer is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.
Advies : Ongegrond, dit gegeven doet niets af aan de zoneringvoorstellen.
- 24 Er ontbreekt een risico-analyse; meer vliegbewegingen verhoogt het risico.
Advies : Ongegrond, risico is slechts zijdelings verbonden met geluidszonering.

ZIENSWIJZEN OVER DE INDIRECTE EFFECTEN

- 25 De economische belangen van de recreatie (op de grond) worden veronachtzaamd.
Advies : Gegrond. Het aantal vliegtuigbewegingen moet worden beperkt tot 40.000.
Oordeel: Grotendeels overnemen advies. De geluidszone wordt bepaald op 45.000 bewegingen in het jaar 2010.
- 26 De ligging en omvang van de geluidszone beperken uitbreiding van bestaande (en realisering van nieuwe) recreatieterreinen.
Advies : Gegrond. Met nieuwe verblijfsrecreatieve voorzieningen dient binnen de 50 bkl-contour stringent te worden omgegaan.
Oordeel: Overnemen advies, zij het dat dit niet in deze aanwijzing geregeld kan worden, maar een onderwerp is dat thuis hoort in de gemeentelijke bestemmingsplannen.
- pagina 5*
- 27 Geen recreatie-vliegverkeer in relatief stille gebieden.
Advies : Betrek dit bezwaar bij de prognose van het aantal bewegingen.
Oordeel: Het stand punt ten aanzien van het aantal bewegingen waarop de geluidszone moet worden gebaseerd is verwoord onder punt 01.
- 28 Groei impliceert het aantrekken van ongewenste activiteiten.
Advies : Ongegrond
- 29 De derving van de vastgoedwaarde en de beperkingen van de recreatieve mogelijkheden wegen niet op tegen de investeringen in het luchtvaartterrein.
Advies : Ongegrond. De WRO kent planschadevergoedingen; of deze van toepassing zijn is pas aan de orde bij vertaling van de geluidscoutour in de bestemmingsplannen.
- 30 Meer vliegbewegingen betekent ook meer wegverkeersoverlast.
Advies : Betrek dit bezwaar bij de prognose van het aantal bewegingen.
Oordeel: Het stand punt ten aanzien van het aantal bewegingen waarop de geluidszone moet worden gebaseerd is verwoord onder punt 01.
- 31 Er is sprake van hinder-cumulatie in Nieuw- en St. Joosland.
Advies : Ongegrond

OVERIGE ZIENSWIJZEN

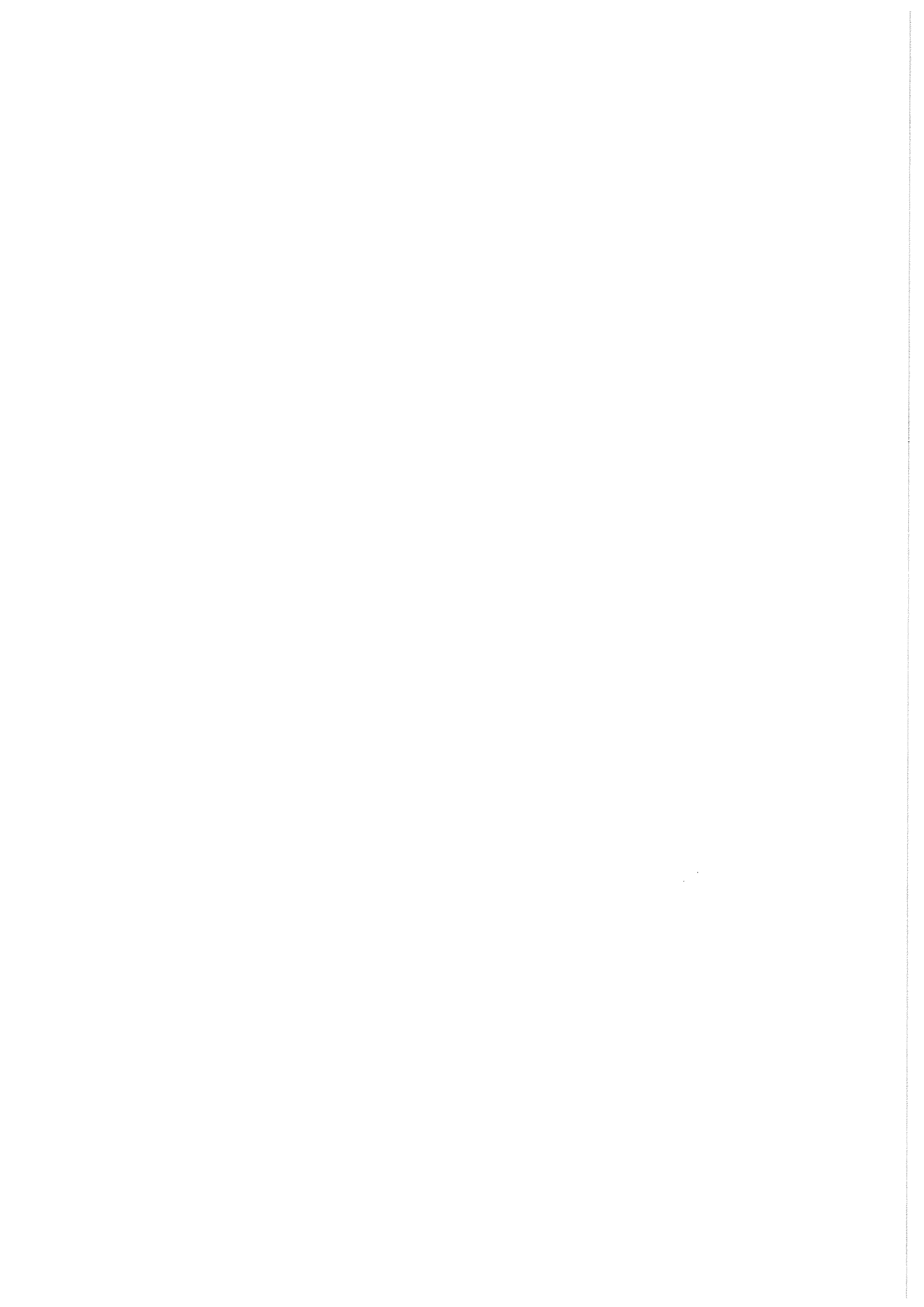
- pagina 6*
- 32 Het zou beter zijn als de Bezwarencommissie een onafhankelijk voorzitter zou hebben.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 33 Het bestuur van de provincie is laakbaar en onzorgvuldig.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 34 Subsidie-beëindiging geeft aan dat het luchtvaartterrein kan worden gesloten.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 35 De provincie capituleert ten onrechte voor mogelijke schadeclaims van het luchtvaartterrein.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden

- 36 Het luchtvaartterrein moet worden verplaatst, resp. de baan moet worden gedraaid.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 37 Geen afwenteling van verliezen op de overheid, zoals ook bij aansluiting bij het Havenschap.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 38 De koerswijziging in de opstelling van Arnhem is onbegrijpelijk.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 39 Mede door Arnhem komt er ten onrechte voor toekomstige bewoners een boete op klagen.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 40 Er is twijfel aan het economisch bestaansrecht van het luchtvaartterrein.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 41 De onderbouw van het luchtvaartterrein voor baanverharding is onjuist.
Advies : Ongegrond, het betreft achtergronden
- 42 Er heeft ten onrechte geen raadpleging of overleg plaatsgevonden met de bureaus.
Advies : Ongegrond, de voorgeschreven procedure is op de juiste wijze uitgevoerd.
- 43 De situatie na 2000 moet worden geanalyseerd.
Advies : Ongegrond, de Commissie-28 kan te gelegener tijd een goede rol vervullen.
Oordeel: Zienswijze inmiddels achterhaald.
- 44 Het wordt na 2000 toch niet stiller dankzij geluidsarme vliegtuigen.
Advies : Ongegrond
- 45 Er mag geen baanverharding komen.
Advies : Ongegrond, het is geen onderdeel van de concept-aanwijzing.
- pagina 7*
- 46 Er mogen geen grotere vliegtuigen komen.
Advies : Ongegrond. De aanwijzing staat geen grotere vliegtuigen toe.
- 47 Alleen stillere vliegtuigen mogen worden toegelaten.
Advies : Ongegrond. Het luchtvaartterrein is verantwoordelijk voor toelating.
Oordeel: Overnemen advies. Hierbij moet worden opgemerkt dat het niet zo zeer om de toelating van vliegtuigen gaat maar om het niet overschrijden van de geluidzone; hiervoor is het luchtvaartterrein mede verantwoordelijk.
- 48 Er mag niet 's nachts worden gevlogen, ook niet met helikopters voor beloodsing.
Advies : Ongegrond. De aanwijzing staat 's nachts vliegen niet toe.
- 49 Vertrek- en landingsprocedures en bebakening moet worden aangepast.
Advies : Ongegrond. Bij nadere reglementering kunnen deze zaken worden geregeld.
- 50 Diverse vragen
Advies : Ongegrond. Er wordt geen afzonderlijke correspondentie met bezwaarden gevoerd.

CONCLUSIE

De meeste adviezen van de Commissie-21 worden door de Minister overgenomen. De adviezen waarin de Commissie kiest voor een zonering uitgaande van een lager aantal dan 60.000 vliegtuigbewegingen (01, 03, 05, 14, 25 en 27) worden niet letterlijk overgenomen (45.000 i.p.v. 40.000), maar door de keuze voor een lager aantal vliegtuigbewegingen als uitgangspunt voor de zonering wordt er grotendeels aan tegemoet gekomen. De reden voor de afwijking van het advies op dit onderdeel is gegeven bij punt 01.

Advies nr. 19, het 'voorstel de Bruin', heeft geleid tot substantiële afname van de hinder en een verbetering van de inpassing van het vliegveld in de omgeving.





Datum: 20 september 2000
Kenmerk: M 364

Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone rond het luchtvaartterrein **Midden-Zeeland**.

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

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

Gelet op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;

Gezien het advies van 24 oktober 1994 van de commissie, bedoeld in artikel 21, vierde lid van de Luchtvaartwet;

Gehoord de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie (advies van 26 augustus 1993, nr. RPC 32);

Besluit de raden van de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland de volgende aanwijzingen te geven:

Algemene bepaling

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

de Minister : de Minister 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 gemeenteraden zijn 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 A van dit besluit.
2. Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de in de bijlage A 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 op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in bijlage A van dit besluit is het BGKL van toepassing en gelden ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 7, 8 en 10 BGKL.

Aanwijzingen met betrekking tot de wijze waarop aan de bestemmingsplannen uitvoering dient te worden gegeven

Artikel 4

Voor geluidsgevoelige objecten gelegen op de gronden binnen de op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in bijlage A van dit besluit, kan met inachtneming van artikel 9 van het BGKL vervangende nieuwbouw in de plaats worden gesteld.

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 of herzien van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2 komen ten laste van de gemeente.

Artikel 6

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

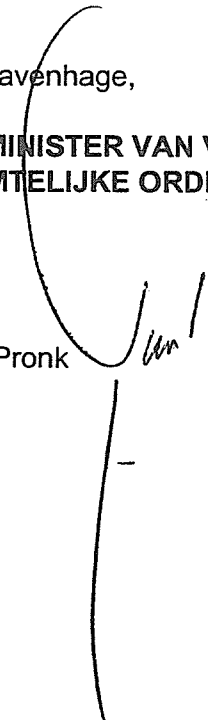
Artikel 7

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin dit besluit wordt geplaatst.
2. Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan de leden van de commissie, bedoeld in de artikel 21 van de Luchtvaartwet.

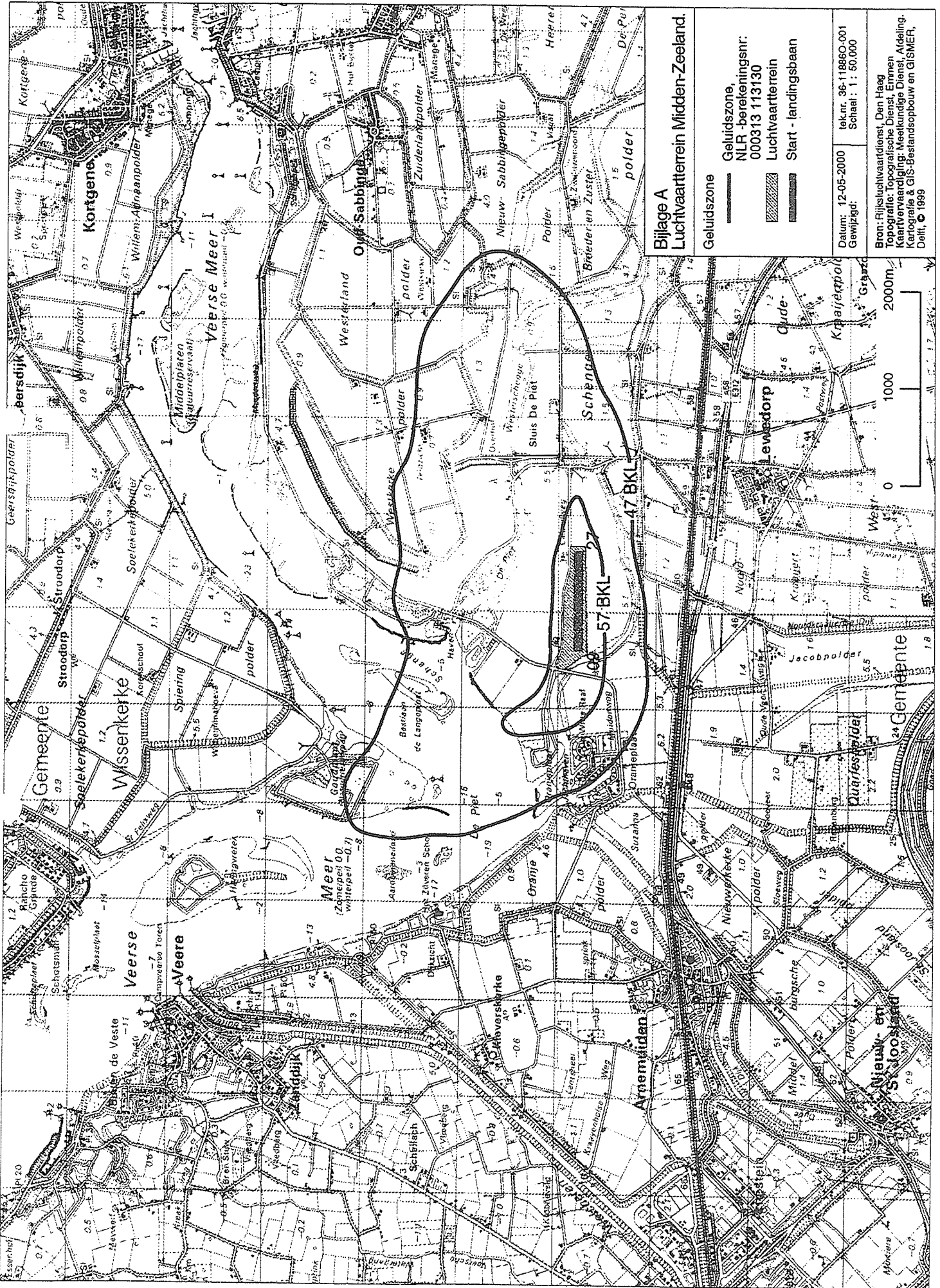
's-Gravenhage,

**DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,**

J.P. Pronk



BIJLAGE A, GELUIDSZONE



TOELICHTING ALGEMEEN

1. Inleiding
2. Ten behoeve van de zonering rond (reeds bestaande) luchtvaartterreinen dienen volgens hoofdstuk IV van de LVW, juncto artikel VII van de Wet tot wijziging van de Luchtvaartwet een aantal nadere voorschriften te worden gegeven. De op de kaart in bijlage A weergegeven geluidszone als bedoeld in artikel 25, eerste lid van de LVW rond het luchtvaartterrein Midden-Zeeland, welke door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister is vastgesteld bij beschikking nr. DGRLD/VI/L 00.350053, op grond van de LVW dient te worden verwerkt in bestemmingsplannen. Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen bij beschikking van 5 augustus 1970, nr. RLD/LT/L 19499 (Stc. Nr. 152, 1970).
3. In artikel 25, eerste lid, van de LVW, is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur per luchtvaartterrein grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is uitvoering gegeven door uitgifte van het BGKL (Stb. 1997, 353).
4. Volgens artikel 25g van de LVW, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister regels vast te stellen omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidszone. Deze regels zijn voor wat betreft de berekening 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.
5. Artikel 26b van de LVW, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister een regeling inzake geluidwerende voorzieningen vaststelt. Een dergelijke regeling is in verband met kleine luchtvaart niet nodig gebleken. In de Nota van Toelichting bij het BGKL (Stb. 1991, 22) is aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is.
6. Bij de vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de LVW, door de Minister aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de Wet. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze 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.
7. Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonering op zich 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 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.
8. Uit de aard der zaak sluiten deze aanwijzingen nauw aan bij het BGKL. Bij dat besluit zijn immers de grenswaarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. In enkele artikelen van de onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van het BGKL verwezen.

9. Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is overleg gevoerd met Gedeputeerde Staten van Zeeland en de raden van de gemeenten Arnemuiden, Goes, Veere en Wissenkerke. Door middel van terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzingen is de gelegenheid geboden tot het indienen van bezwaren. Voor zover bezwaren zijn ingediend, hebben deze voornamelijk betrekking op het besluit ex artikel 27 juncto artikel 24 van de LVW inzake het luchtvaartterrein van de vliegbasis Midden-Zeeland.
Gelet hierop is ervoor gekozen om alle ingediende bezwaren, met inbegrip dus van de bezwaren die betrekking hebben op de onderhavige aanwijzingen, in samenhang met het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de LVW, te behandelen in het besluit ex artikel 27 juncto artikel 24 van de LVW. In het kader van de aanwijzingen ex artikel 26 van de LVW wordt volstaan met het daarnaar verwijzen. Voorts is de Tweede Kamer der Staten-Generaal van het voornemen tot het geven van de onderhavige aanwijzingen in kennis gesteld.
10. Met ingang van 1 januari 2000 bedraagt de hoogst toelaatbare geluidsbelasting welke is vastgelegd in de artikelen 7, eerste lid en artikel 8, eerste lid van het BGKL, zevenenveertig respectievelijk zevenenvijftig bkl.
11. In de ontwerp-aanwijzingen ex artikel 26 LVW juncto artikel 37 van de Wet werd gesproken over aanwijzingen aan de gemeenten Arnemuiden, Goes, Veere en Wissenkerke. Na de gemeentelijke herindeling van 1 januari 1997 richten de aanwijzingen zich tot de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland. Het voormalige Arnemuiden is opgegaan in de gemeente Middelburg en Wissenkerke in de gemeente Noord-Beveland. Veere valt inmiddels buiten de geluidszone nu de geluidszone aanmerkelijk kleiner is geworden.
12. Conform artikel 30, tweede lid van de Luchtvaartwet ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in de aanwijzingsprocedure (anders dan bij een reguliere aanwijzing ex artikel 37, achtste lid, van de Wet) in de bezwaar- en beroepsmogelijkheid 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 het RO-besluit als het ware een sequeel (planologische doorvertaling) is van de aanwijzing van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het RO-besluit 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 een of meer nieuwe bestemmingsplannen vaststellen.

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

Artikel 2, tweede lid van de aanwijzing bepaalt dat de geluidscontouren (de voor het ruimtelijk beleid relevante contouren, te weten die van 47 en 57 bkl) op de bestemmingsplankaarten moeten worden opgenomen en dat bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen de inhoud van het besluit in acht moet worden genomen. In het licht hiervan dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van gebruiksmogelijkheden van grond en opstallen, gelegen binnen de geluidszone.

De geluidscontour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaart die behoort tot de beschikking waarbij de zone is vastgesteld. Die kaart, die tevens is opgenomen als bijlage A bij deze aanwijzingen is een met behulp van een computerberekening getekende kaart, waarvan de geluidscontouren een theoretisch globaal verloop hebben.

Bij het opnemen van de geluidscontouren op de bestemmingsplankaarten dienen deze verfijnd en gedetailleerd te worden in 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. E.e.a. laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

Artikel 3

In artikel 3 wordt voor de planologische gevolgen van deze aanwijzing verwezen naar de artikelen 7, 8 en 10 van het BGKL. Zij worden hierna kort weergegeven.

Ingevolge **artikel 7 van het BGKL**, in samenhang met de WRO-aanwijzing, mag een bestemmingsplan dat - ter uitvoering van de WRO-aanwijzing - is aangepast aan de vastgestelde geluidszone, binnen de geluidszone in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendstandplaatsen 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 een dergelijk bestemmingsplan geldt dat dergelijke nieuwbouwplannen binnen de geluidszone in beginsel niet mogen worden toegestaan.

Het BGKL is 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 woonwagenstandplaatsen) binnen de geluidszone. 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, heeft alleen betrekking op vervanging van bestaande niet-geluidsgevoelige bebouwing.

Artikel 10 BGKL regelt dat als een bestemmingsplan - dat geldt op het tijdstip van 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 relatief recent bestemmingsplan te zijn (onherroepelijk na 1 januari 1988). Daarnaast mag de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger te 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 4

Onder vervangende nieuwbouw wordt in algemene zin 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 interpretatie bij wegverkeers- en industrielawaai, hiervan niet alleen gesproken mag worden als in het nieuwe bestemmingsplan dezelfde maten en bestemmingsgrenzen worden aangehouden als in het oude, maar ook wanneer van beperkte veranderingen in maten en functies sprake is. Zie hiervoor het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1985-1989, blz. 62 en 63. Ook is het niet noodzakelijk dat de te vervangen geluidsgevoelige objecten op het tijdstip van vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan nog aanwezig zijn. Ingeval geplande nieuwbouw strekt tot het opvullen van open gaten, die recent als gevolg van bijvoorbeeld sloop van woningen zijn ontstaan, kan van vervangende nieuwbouw worden gesproken. Wél moet steeds in dergelijke gevallen worden voorkomen, dat een ingrijpende wijziging van de 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. Deze aspecten zijn neergelegd in artikel 9 BGKL.

Artikel 5

De kosten die gemoeid zijn met het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan, dat wil zeggen de kosten voor de bestemmingsplanarbeid worden door het Rijk niet vergoed. Deze kosten komen voor rekening van de gemeente. Dit artikel is gebaseerd op artikel 26, derde lid, van de gewijzigde Luchtvaartwet (Stb. 1996, 26) 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 uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen."

De redactie van dit nieuwe 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 (dus niet de kosten van de bestemmingsplanarbeid).

Deze bepaling sluit aan bij soortgelijke bepalingen in de WRO. Zo is in artikel 31a, eerste lid van de Wet neergelegd dat 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 minister of de provincie, maar op kosten van de gemeente.

Daarnaast wordt in dit verband gewezen op de analogie met betrekking tot de verplichting tot het maken van bestemmingsplannen voor aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten, waarbij de bestemmingsplanarbeid evenmin 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 de in artikel 2, derde lid bedoelde bestemmingsplannen eventuele door haar toe te kennen schadevergoedingen van artikel 49 van de Wet in het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Bro 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Vervolgens staat voor de gemeente de procedure open, bedoeld in artikel 31a van de Wet. Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 31b van de Wet.