



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

## **LUCHTVAARTTERREIN TEXEL**

**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,  
houdende wijziging van Dde aanwijzing alsmede vaststelling van de  
geluidszones.**

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



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Datum

Nummer

**DGR/LD/VI/L 96.001381**

Onderwerp

**Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Texel ten behoeve van vaststelling van de geluidszone.**

**DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,**

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

**Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354) en artikel 27 alsmede de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet alsmede het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) en het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb. 1988, 151 en 1994, 387);**

**Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie nr RPC 27 van 5 juli 1993;**

**Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21, vierde lid, van de Luchtvaartwet van 3 mei 1994;**

**BESLUIT**

**Artikel I**

**De beschikking van 29 oktober 1965, nr. RLD/LT 15505 (Stcrt. 1965, 217), waarbij het luchtvaartterrein Texel laatstelijk is aangewezen, wordt als volgt gewijzigd.**

**A**

**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 uniforme daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden en overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, tussen 07.00 en 21.00 uur plaatselijke tijd, voorzover deze periode valt buiten de uniforme daglichtperiode, uitsluitend voor het landen en opstijgen met hefschroefvliegtuigen, welke zijn uitgerust met blindvlieginstrumenten, met dien verstande dat deze vluchten niet zijn les- of oefenvluchten.**



### Artikel 3

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

### Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vijfde lid.
2. In het landingsterrein zijn gelegen:
  - a. een onverharde baan, gelegen in de geografische richting 036°-216°, met een lengte van 1.109 meter en een breedte van minimaal 25 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter C, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit;
  - b. een onverharde baan, gelegen in de geografische richting 126°-306°, met een lengte van 622 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.
3. In het landingsterrein is een landingsplaats gesitueerd ter grootte van 30 bij 30 meter voor het landen en opstijgen met hefschroefvliegtuigen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.
4. De bij de in het vorige lid, onder a en b bedoelde banen behorende aan- en uitvliegroutes, zoals deze voor de berekening van de geluidszones, bedoeld in artikel 6, zijn gehanteerd, zijn aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage B1 en B2, behorende bij dit besluit.
5. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Texel, en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens zijn opgenomen bij bijlage A, behorende bij dit besluit.

### Artikel 5

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6 bedoelde geluidszones, niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de in artikel 6 bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszones te voorkomen.
3. Maatregelen als bedoeld in het tweede lid worden genomen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan, met inachtneming van het gestelde in artikel 30b, vijfde en zesde lid van de Luchtvaartwet.
4. Van een dreigende overschrijding, als bedoeld in het tweede lid is sprake, indien de geluidsbelasting behorende bij het feitelijk gebruik in een periode van drie maanden of langer vanaf de



ingangsdatum van het geldende gebruiksplan, gevoegd bij de volgens het gebruiksplan voorziene geluidsbelasting in het resterende deel van de lopende gebruiksplan periode, de geluidszones als bedoeld in artikel 6 overschrijdt.

5. De gezagvoerder, dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een vliegtuig, gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken, met inachtneming van de in het tweede en derde lid bedoelde maatregelen.

#### Artikel 6

1. De 50 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage C1, behorende bij dit besluit.
2. De 35 Ke geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage C2, behorende bij dit besluit.

#### Artikel 7

1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de geluidszone en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant binnen zes maanden voor de afloop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft aan de Directeur-Generaal Rijksluchtvaartdienst opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in het betreffende halfjaar is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig en de aard en het tijdstip van de vlucht.
2. Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 april van enig jaar tot 1 april van het daarop volgende jaar.

#### Artikel II

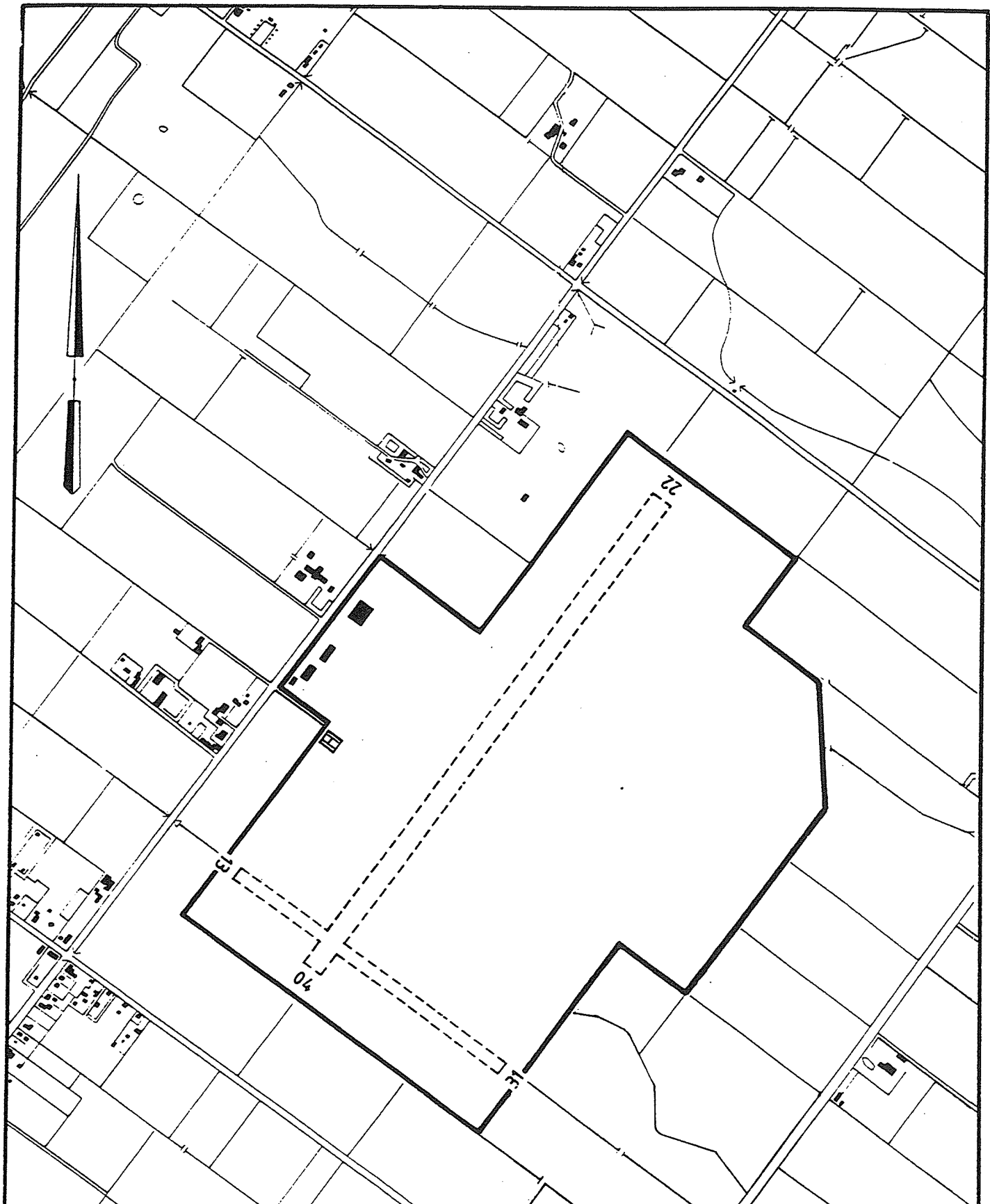
Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin de mededeling van het besluit wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 10 mei 1996

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Tebbink

Bijlage A:	Kaart van het luchtvaartterrein Texel en een beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer.	(tek.nr.24-457)
Bijlage B1:	Kaart met de aan- en uitvliegroutes (Bkl-berekening).	(tek.nr.24-451)
Bijlage B2:	Kaart met de aan- en uitvliegroutes (Ke-berekening).	(tek.nr.24-454)
Bijlage C1:	Kaart met de geluidszone (Bkl-berekening).	(tek.nr.24-453)
Bijlage C2:	Kaart met de geluidszone (Ke-berekening).	(tek.nr.24-456)



Luchtvaarterrein Texel		
Luchtvaarterrein met aanwijzingsgrens		
Bijlage A		
<b>RIJKS</b> <b>LUCHTVAARTDIENST</b> DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR Afd. Planologie & Milieu	GET. RN	tek.nr.
	WLZ	24-457
	DAT. 25/02/93	schaal 1:10.000



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

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

De toenemende internationalisering binnen Europa als het wegvallen van de (binnen)grenzen in de EG geven aan dat groei van de zakenluchtvaart zal plaatsvinden. Daarbij is de mate waarin van groei sprake zal zijn mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

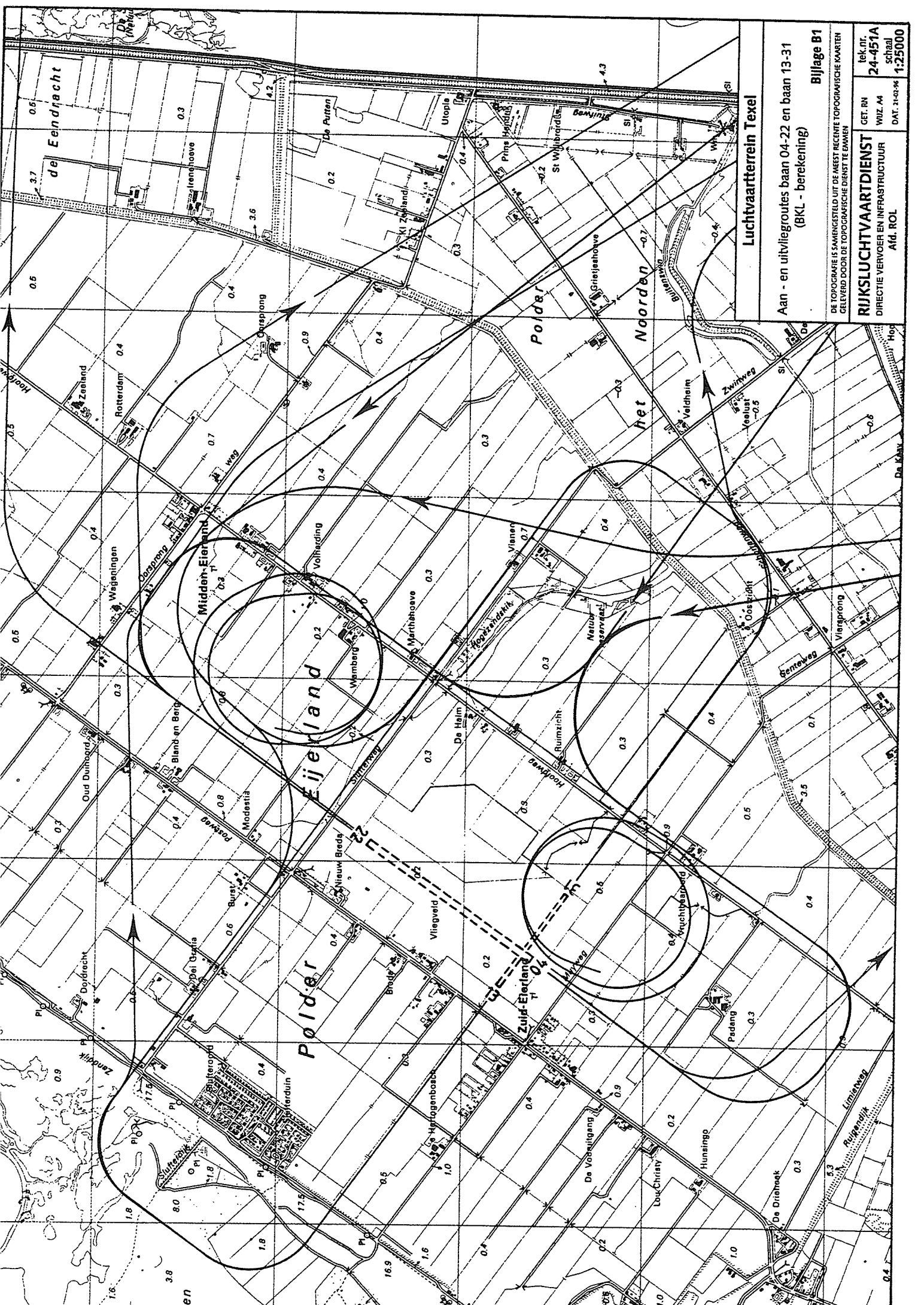
De autonome groei van de recreatieve luchtvaart is vooral mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

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

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

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 43.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving in het jaar 2000. Bij de berekening zijn vier categorieën vliegtuigen onderscheiden. De voor deze categorieën representatieve vliegtuigtypen zijn de Cessna 150 M, de Cessna 172 M, de Cessna 182 P en de Cessna 310 R. De Bkl-geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage C1.

Op het luchtvaartterrein Texel vinden eveneens bewegingen met hefschroefvliegtuigen en met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving plaats. De berekening van de geluidsbelasting van deze soorten bewegingen, in Ke, levert een geluidszone op waarvan de 35 Ke-geluidscontour buiten de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein is gelegen. Deze geluidszone wordt in de aanwijzing vastgesteld. Bij de berekening van deze geluidszone is wat betreft het aantal bewegingen uitgegaan van 2.920 bewegingen met hefschroefvliegtuigen in het jaar 2000 en 20 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving zoals bedoeld in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen in het jaar 2000. De Ke-geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage C2.



**Luchtvaartterrein Texel**

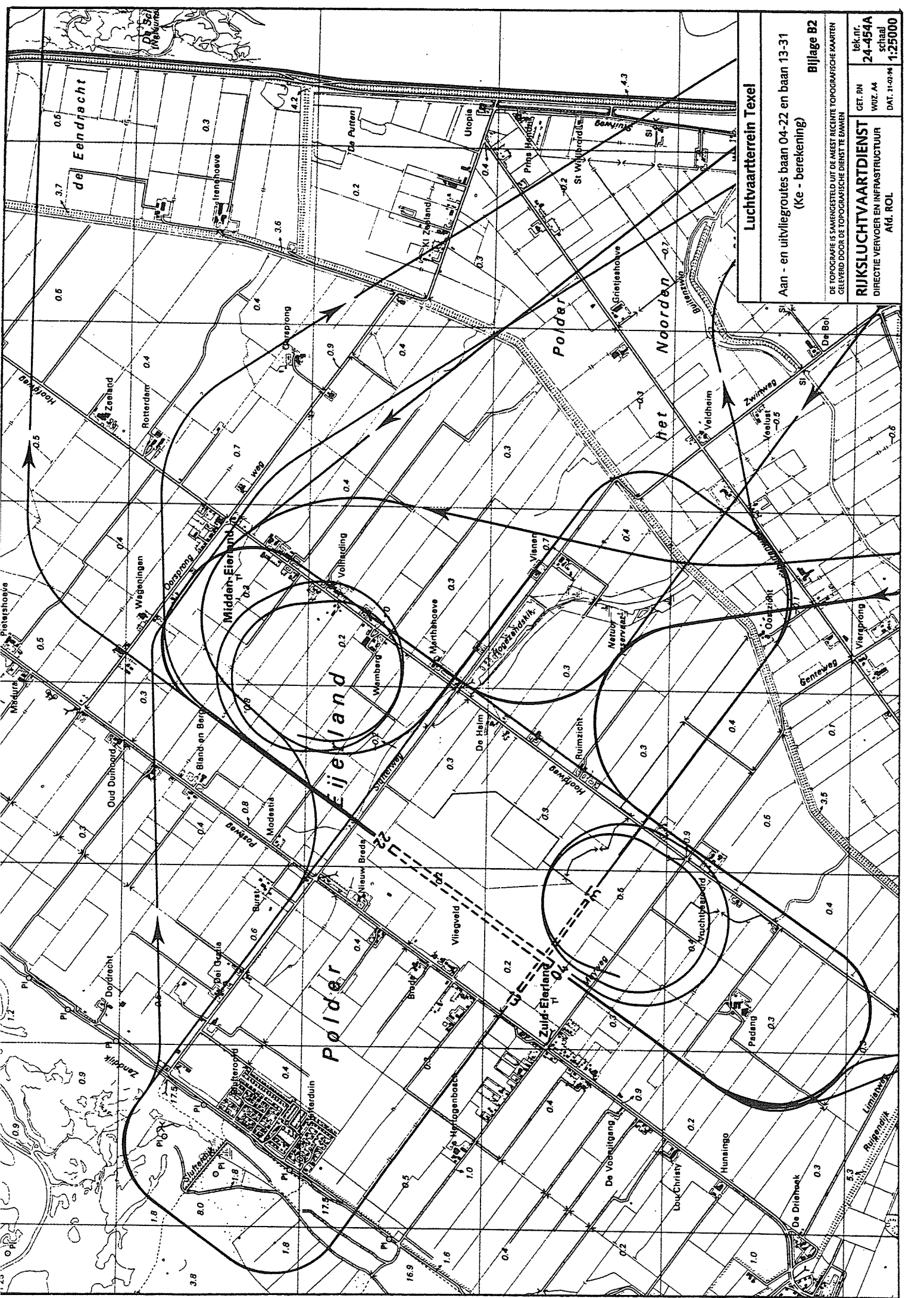
Aan - en uitvliegroutes baan 04-22 en baan 13-31  
(BKL - berekening)

**Bijlage B1**

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

**RIJKSLUCHTVAARTDIENST**  
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR  
Afd. ROL

Tek. nr. 24-451A  
Schaal 1:25000  
GEM. RIJ. WIZ. AA  
DAT. 21-03-96



**Luchtvaartterrein Texel**

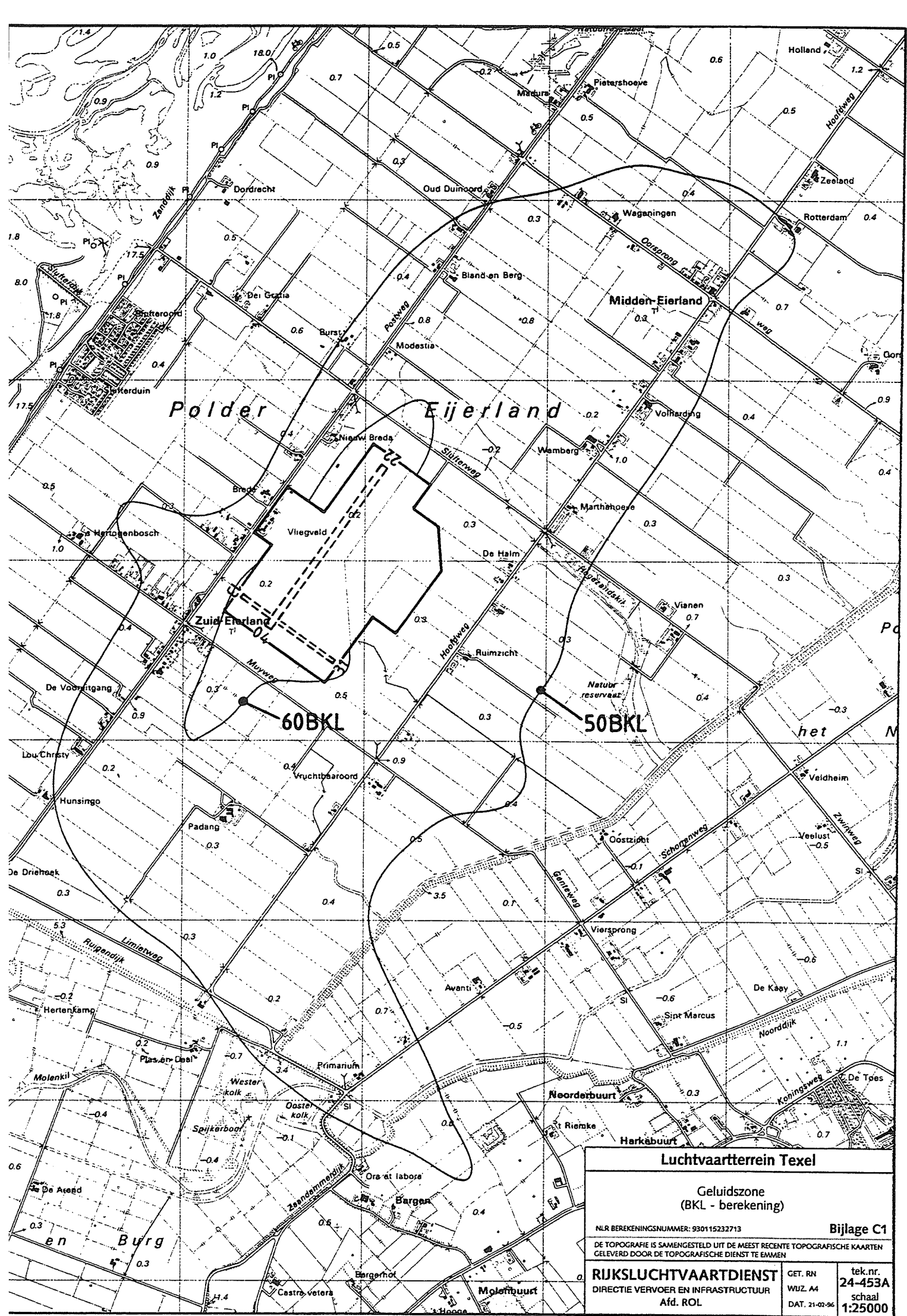
Aan - en uitvliegroutes baan 04-22 en baan 13-31  
(Ke - berekening)

**Bijlage B2**

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

tek.nr.	24-454A
GET. RN	WIZ. A4
RIJKS LUCHTVAARTDIENST	
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	
Afd. ROL	DAT. 11-03-94
1:25000	





**Luchtvaartterrein Texel**

Geluidszone  
(BKL - berekening)

NLR BEREKENINGSNUMMER: 930115232713

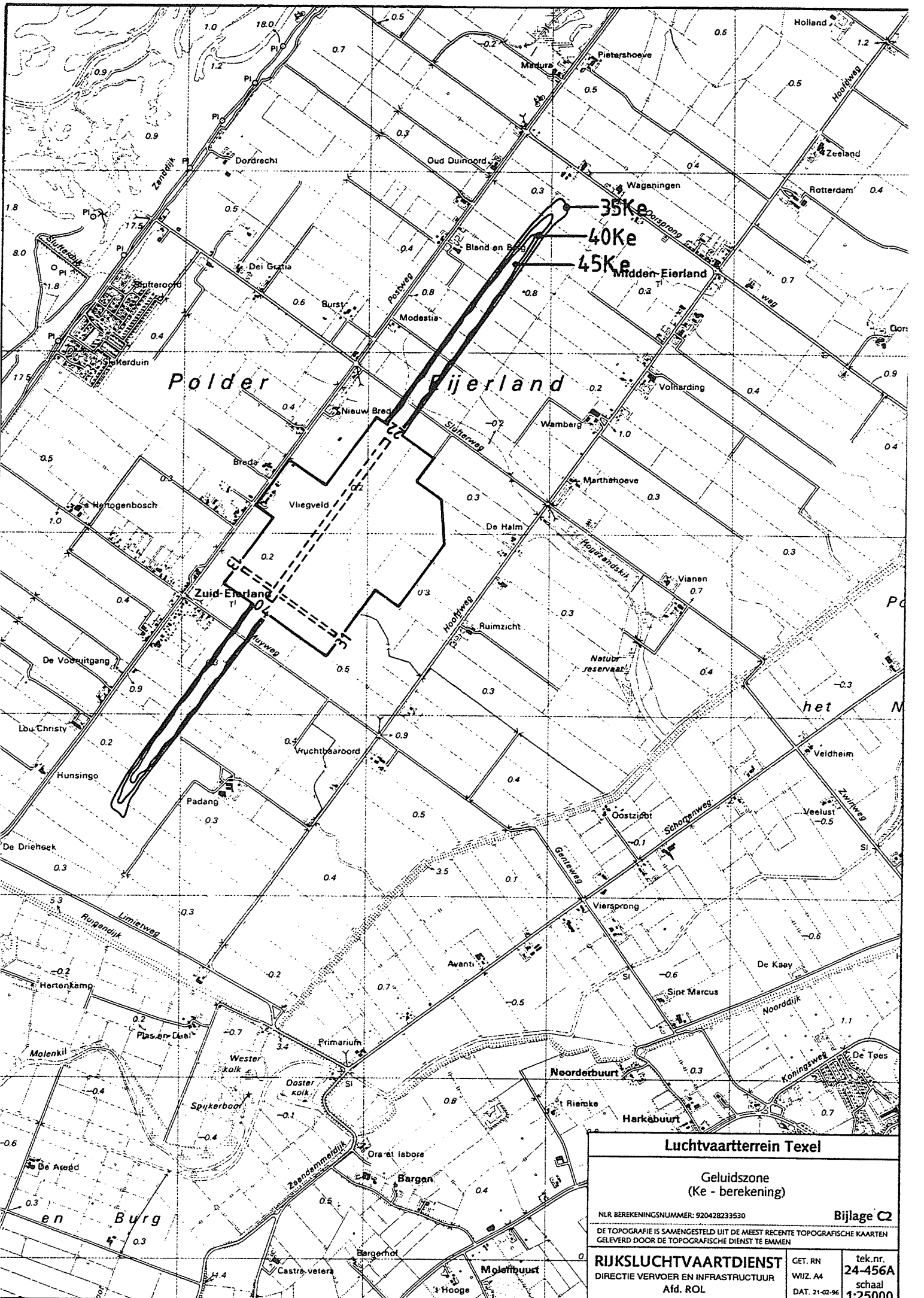
**Bijlage C1**

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

**RIJKSLUCHTVAARDIENST**  
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR  
Afd. ROL

GET. RN  
WUZ. A4  
DAT. 21-02-96

tek.nr.  
**24-453A**  
schaal  
**1:25000**



<b>Luchtvaartterrein Texel</b>		
Geluidszone (Ke - berekening)		
NLR BEREKENINGSNUMMER: 920428233530		Bijlage C2
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN		
<b>RIJKSLUCHTVAARTDIENST</b> DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR Afd. ROL		GET. RN WIJZ. A4 DAT. 21-02-96
		tek.nr. <b>24-456A</b> schaal <b>1:25000</b>



## Toelichting

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 rond het luchtvaartterrein een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Dat een geluidszone rond bestaande luchtvaartterreinen dient te worden vastgesteld staat vermeld in de overgangsbepaling artikel VII van de Luchtvaartwet.

In het eerste lid van artikel 25 is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) en wat betreft de grote luchtvaart met het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb. 1980, 504). Tenslotte dienen op grond van artikel 25g regels te worden vastgesteld omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U "Voorschrift voor de Bkl-berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart", d.d. 21 september 1990 en voor de Ke-berekeningsmethode in het rapport ICG LL-HR-20-01 "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting door vliegtuigen", d.d. november 1980.

Naast de vluchten onder zichtweersomstandigheden, gedurende welke omstandigheden de zichtvliegvoorschriften gelden (visual flight rules, VFR), die binnen de uniforme daglichtperiode zijn toegelaten, worden tevens incidenteel vluchten onder instrumentvliegvoorschriften (instrument flight rules, IFR) uitgevoerd, buiten de uniforme daglichtperiode door hefschroefvliegtuigen voor onder meer het vervoer van en naar olie- en gasplatforms en booreilanden.

Voor het luchtvaartterrein Texel is slechts sprake is van vaststelling van de geluidszone. Derhalve bevat op grond van de overgangsbepaling artikel VII, tweede lid, het besluit ten behoeve van de geluidszone uitsluitend de gegevens welke betrekking hebben op of noodzakelijk zijn voor vaststelling van de geluidszone. Het vaststellen van de geluidszones rond het luchtvaartterrein Texel geschiedt op basis van een besluit als bedoeld in artikel 27 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Texel ten behoeve van vaststelling van de geluidszones. De procedure zoals gegeven in de artikel 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet is hiertoe doorlopen.

Bij beschikking van 7 januari 1977, nr. LT 20133 is ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet om het luchtvaartterrein Texel te doen gebruiken door hefschroefvliegtuigen in gebruik bij KLM Helikopters B.V. in de perioden van 07.00 uur tot zonsopgang voorzover het tijdstip van zonsopgang valt ná 07.00 uur plaatselijke tijd, alsmede van zonsondergang tot 21.00 uur voorzover het tijdstip van zonsondergang valt vóór 21.00 uur plaatselijke tijd. De hefschroefvliegtuigen zijn eveneens burgervliegtuigen.

Tevens is het voorschrift in artikel 2, lid 2 aangevuld met de mogelijkheid dat hefschroefvliegtuigen gedurende een periode vóór zonsopgang en na zonsondergang van het luchtvaartterrein gebruik kunnen maken.

Bij beschikking van 4 augustus 1971, nr. RLD/LT 18802 is ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet om het luchtvaartterrein Texel te doen gebruiken door zweefvliegtuigen. Het gebruik van het luchtvaartterrein Texel door zweefvliegtuigen vindt dusdanig sporadisch plaats, dat daarvoor de mogelijkheid van een ontheffing beschikbaar is.

Tegelijk met het nemen van het onderhavige besluit worden bedoelde ontheffingen ingetrokken door middel van een besluit van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst.



Deze ambtshalve aanwijzing heeft de procedure van de Luchtvaartwet doorlopen. Dit besluit is tevens aangepast aan de gewijzigde Luchtvaartwet (Stb. 1994, 601) en de Algemene wet bestuursrecht. Ten aanzien van de doorlopen procedure volgens de Luchtvaartwet heeft op 29 juni 1992 bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet plaatsgevonden met Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Texel. De ontwerp-aanwijzing 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 10 september 1993 tot en met 10 november 1993 ter inzage gelegen bij de provincie, de hierboven genoemde gemeente en het luchtvaartterrein Texel. Bij de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet zijn schriftelijk zienswijzen naar voren gebracht. Tijdens de door genoemde commissie op 4 oktober 1993 in de gemeente Texel gehouden openbare hoorzitting zijn ook mondeling zienswijzen naar voren gebracht. Het aantal ingebrachte zienswijzen bedroeg 5.

Het advies van voornoemde commissie is op 11 mei 1994 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De conclusie van de commissie is dat de ingebrachte zienswijzen ontvankelijk doch niet gegrond zijn en dat de ontwerp-aanwijzingen derhalve geen aanpassing behoeven.

Ten aanzien van het terugdringen van geluidhinder kan worden verwezen naar het gedeelte in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, waarin is aangegeven dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde van de maximaal toegelaten geluidsbelasting wordt gesteld op 47 Bkl.

Dit terugdringen van de norm kan in belangrijke mate worden bereikt door het treffen van operationele maatregelen. Daarnaast spelen technische ontwikkelingen een rol.

Wat betreft handhaving en controle zijn de in de aanwijzing opgenomen voorschriften getoetst op handhaafbaarheid en daar waar nodig aangepast. Het gebruiksplan alsmede de contourenkaarten waarop de contouren staan die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven, zijn openbaar.

#### Gebruik van het luchtvaartterrein

Het luchtvaartterrein Texel is bij beschikking van 29 oktober 1965, nr. RLD/LT 15505, laatstelijk aangewezen. Het luchtvaartterrein is op 22 juni 1937 opgesteld. Het luchtvaartterrein is bestemd voor gebruik door openbaar nationaal en internationaal burgerluchtverkeer.

Er zijn twee onverharde banen aanwezig. De geografische richting, lengte en breedte van de banen zijn in artikel 4 aangegeven. In het landingsterrein is tevens een landingsplaats gesitueerd voor het landen en opstijgen met hefschroefvliegtuigen. Hierbij wordt aangetekend dat alvorens met het hefschroefvliegtuigen mag worden geland dan wel opgestegen toestemming moet zijn verkregen van de havenmeester. Volgens de huidige gebruiksbepalingen van ultra lichte vliegtuigen is het gebruik van deze luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein Texel niet toegestaan. Zweefvliegen vindt dusdanig sporadisch plaats, dat daarvoor de mogelijkheid van een ontheffing beschikbaar is.

Het vliegverkeer vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de uniforme daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden. De luchtruimte boven Nederland is in dit kader verdeeld in luchtruimklassen, waarin per luchtruimklasse onderscheid wordt gemaakt in zichtweersomstandigheden. Voor het luchtvaartterreinverkeer op Texel geldt een luchtruimklasse G, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 1,5 km.

Buiten de uniforme daglichtperiode vindt het gebruik van het luchtvaartterrein plaats overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, (instrument flight rules, IFR) tussen 07.00 uur zonsopkomst en vanaf zonsondergang tot 21.00 uur plaatselijke tijd. De vlucht wordt onder instrumentvliegvoorschriften



uitgevoerd. Vanaf een bepaalde hoogte en afstand voor het luchtvaartterrein voert de vlieger de landing op zicht uit. Voor het kunnen accommoderen van dergelijk IFR-verkeer is het noodzakelijk dat de helikopterlandingsplaats is verlicht. Les- en oefenvluchten zijn buiten de daglichtperiode niet toegestaan.

De vluchten uitgevoerd onder de zichtvliegvoorschriften dan wel onder de instrumentvliegvoorschriften vinden plaats overeenkomstig de aan- en uitvliegroutes zoals aangegeven op de kaarten in bijlage B1 en B2.

Het aantal vliegtuigbewegingen heeft zich als volgt ontwikkeld:

jaar	totaal
1975	11.813
1976	12.235
1977	13.846
1978	15.728
1979	16.055
1980	17.036
1981	17.810
1982	18.347
1983	18.562
1984	18.999
1985	19.850
1986	21.977
1987	20.507
1988	22.608
1989	27.385
1990	29.040
1991	29.206
1992	34.005
1993	25.746

(bron: Luchthaven Texel)

### **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;
- een verdeling van het aantal over categorieën, routes, baangebruik en vluchtsoort (start, landing, circuit);
- het tijdsgeïntegreerd geluidsniveau (waarin de factor snelheid is verwerkt).

In bijlage C1 is de Bkl-geluidszone opgenomen. De geluidszone is berekend met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving als bedoeld in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en een codeletter, de relatie gelegd tussen de lengte van de baan en de prestaties van de vliegtuigen die van die baan gebruik maken. Het luchtvaartterrein Texel wordt thans eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving.



Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door deze soorten vliegtuigen worden gebruikt. De bewegingen van deze soorten vliegtuigen 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. Het resultaat van deze berekening levert een geluidszone op, die gelet op de omvang, in de aanwijzing wordt vastgesteld.

In bijlage C2 is de Ke-geluidszone opgenomen. De 35 Ke- alsmede de 40 Ke-geluidscontour overschrijdt de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein. Aan de vaststelling van de Ke-geluidscontouren zijn geen wettelijke consequenties verbonden die leiden tot het nemen van geluidwerende maatregelen als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet, aangezien zich binnen de 40 Ke-geluidscontour bevinden zich geen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen die voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet in aanmerking komen.

De Bkl-berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart", d.d. 21 september 1990 en de Ke-berekeningsmethode is verwoord in het rapport ICG LL-HR-20-01 "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting door vliegtuigen", d.d. november 1980. De resultaten van de uitgevoerde zoneringsberekeningen zijn opgenomen in rapport NLR CR 93417L.

In artikel 4, tweede lid, van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart is aangegeven dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde voor de maximum toegestane geluidsbelasting die buiten de zone niet mag worden overschreden op 47 Bkl wordt vastgesteld. Hoe hiermee dient te worden omgegaan is aangegeven in de artikelen 5 en 6 van het voornoemde besluit en de bij het besluit behorende toelichtingen. Uit artikel 6 van het genoemde besluit blijkt niet dat bij voorbaat vaststaat dat de gehele aanwijzingsprocedure van de Luchtvaartwet dient te worden gevolgd.

## **Handhaving van de geluidszone**

Het doel van de handhaving zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen, is het voorkomen van overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. 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 is bepaald, dat bij de aanwijzing van luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen 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 moeten derhalve betrekking hebben op elementen, die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals het baangebruik en de aan- en uitvliegroutes. De handhaving van de geluidszone vindt dus 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 geluidshinder. Overigens: de voorschriften ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone zullen vaak tevens 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 artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet). 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. Indien het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geprognoseerde 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 geprognoseerde 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.

Als uiterste middel, opgenomen in artikel 35 van de Luchtvaartwet, kan in geval van overschrijding van de geluidszone het luchtvaartterrein tijdelijk (geheel of gedeeltelijk) worden gesloten. De sluiting kan worden beperkt tot bepaalde soorten vliegtuigen, bepaalde vormen van luchtvaart, bepaalde start of landingsbanen, voor bepaalde tijdsperioden of gericht tegen bepaalde vliegtuigen 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 brengt, gevraagd en ongevraagd, advies uit over alle maatregelen en voorschriften ter vermindering van de geluidsbelasting rond het luchtvaartterrein. Voor het luchtvaartterrein Texel is een dergelijke commissie reeds ingesteld.



## Artikelsgewijze toelichting

### Artikelen 5 en 7

Aan de hand van het overzicht dat de exploitant tenminste zes maanden voor de afloop van de geldende gebruiksplanperiode aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst moet overleggen, kan de ontwikkeling van het verkeer worden bijgehouden. De combinatie van aantal vliegtuigbewegingen, het type vliegtuig alsmede de aard en het tijdstip van de vlucht en de verdeling van het verkeer over de week bepaalt dan de geluidsbelasting.

De geluidszones zijn maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein.

De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6 bedoelde geluidszones, niet overschrijdt.

Indien een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de geluidszone dreigt, is de exploitant gehouden maatregelen te nemen om overschrijding van die geluidszones te voorkomen.

De exploitant dient daartoe in overleg met de betreffende gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende vliegtuigen en na advies van de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet, afspraken maken om bijvoorbeeld minder op zondag of in de avonduren te vliegen.

Maatregelen als bedoeld in het tweede lid van artikel 5 worden genomen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan.

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

Op zich is met deze bepalingen nog niet concreet vastgelegd welke exact de verplichtingen zijn waarop de exploitant, de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een vliegtuig kunnen worden aangesproken.

Het is duidelijk dat de exploitant niet zonder meer kan worden aangesproken op overschrijding van de geluidszones. Wel is duidelijk dat als op een bepaald moment de geluidszone "vol" is of overschrijding van de geluidszones dreigt, op de exploitant de verplichting rust om het luchtvaartterrein niet meer of slechts beperkt te (doen of laten) gebruiken, aangezien het verdere gebruik strijd met de wet oplevert of zou kunnen opleveren.

In de Luchtvaartwet is het gebruiksplan geïntroduceerd. Dit gebruiksplan legt vast op welke wijze de exploitant het luchtverkeer denkt af te wikkelen om binnen de geluidszone te blijven. Niet naleving van het gebruiksplan is niet strafbaar gesteld.

Om de exploitant en gezagvoerders te kunnen houden aan de terechte verantwoordelijkheid die zij hebben ten aanzien van de naleving van de geluidszone, dienen op grond van artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet in de aanwijzing voorschriften te worden opgenomen, gericht op de voorkoming van overschrijding van de geluidszones.

Van belang is daarbij dat niet alleen wordt vastgelegd dat de exploitant gehouden is om luchtvaart te weren als door die luchtvaart de geluidszones zou kunnen worden overschreden, maar ook welke criteria daarbij door de exploitant gehanteerd moeten worden. Deze criteria moeten voldoende duidelijk zijn, maar ook voldoende flexibiliteit bieden voor de exploitant om een optimaal gebruik van het luchtvaartterrein binnen de grenzen van de geluidszones te realiseren.

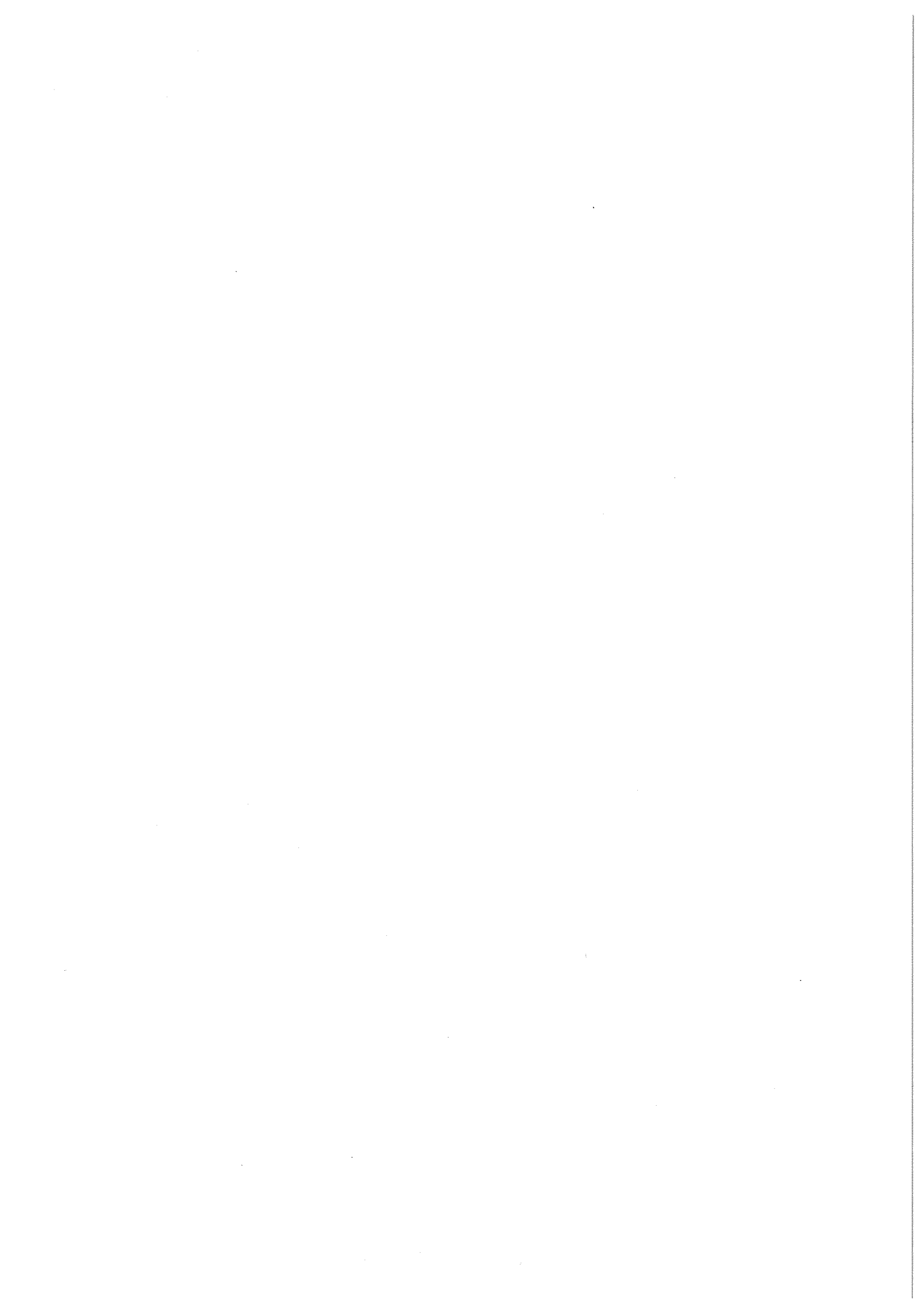




Er is om die reden voor gekozen bij de te treffen maatregelen een belangrijke plaats in te ruimen voor het vigerende gebruiksplan, dat immers, waar nodig door de exploitant kan worden gewijzigd en door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moet worden vastgesteld. Voor alle duidelijkheid is expliciet vastgelegd dat het gebruik van het luchtvaartterrein is strijd met de gestelde beperkingen verboden is.

### **Verzending afschriften**

Afschrift van dit besluit wordt gezonden aan het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het ministerie van Defensie, het ministerie van Justitie, het ministerie van Financiën en de secretaris van de Rijksplanologische Commissie respectievelijk van de Rijksmilieu-hygiënische Commissie. Tevens wordt, gelet op artikel 24 van de Luchtvaartwet een afschrift gezonden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Texel, de leden van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet en de leden van de commissie als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet.





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

Datum 10 mei 1996  
Kenmerk M 134

**De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,**

handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978, Stb. 354, houdende wijziging van de Luchtvaartwet, juncto artikel 26, eerste lid van de Luchtvaartwet (laatstelijk gewijzigd 25 november 1995, Stb. 1996, nr. 26) en op artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1985, 626);

Gelet op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22), alsmede op het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb. 1994, 387);

Gezien het advies van 3 mei 1994 van de commissie, bedoeld in artikel 21, vierde lid, van de Luchtvaartwet;

Gehoord de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie (advies van 5 juli 1993, nr. RPC 27);

Besluit de raad van de gemeente Texel de volgende aanwijzingen te geven:

## Aanwijzingen met betrekking tot de bestemmingsplannen

### Artikel 1

De gemeenteraad is conform het hieromtrent bepaalde in artikel 37, zevende lid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening verplicht binnen een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de op bijlagen A1 en A2 van dit besluit weergegeven geluidszones.

Indien tegen dit besluit of het bijbehorende, gelijktijdig genomen besluit ex artikel 27 Luchtvaartwet van de minister van Verkeer en Waterstaat of enkel tegen vorengenoemde besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat binnen de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, vangt vorengenoemde verplichting niet aan voordat en voorzover op dat verzoek afwijzend is beslist.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 38, eerste lid, van de WRO besluit de gemeenteraad zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen zes weken na het ontstaan van eerdergenoemde verplichting, omtrent medewerking aan de opgedragen vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen.

Daarbij dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de eerdergenoemde bijlagen A1 en A2 de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaarten te worden aangegeven en dient de inhoud van dit besluit in acht te worden genomen bij het vaststellen van de bestemmingsregelingen.

### Artikel 2

1. Ten aanzien van gronden, met uitzondering van de in Bijlage A2 weergegeven Ke-zone waarop het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart (Stb. 1994, 387) van toepassing is, die volgens de plankaart een geluidsbelasting ondervinden van:
  - a. meer dan zestig bkl, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die nieuwe geluidsgevoelige objecten toelaten;
  - b. meer dan vijftig doch niet meer dan zestig bkl, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die nieuwe geluidsgevoelige objecten toelaten, behoudens de gevallen waarvoor de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld, als bedoeld in artikel 7, tweede lid van het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart;
  - c. meer dan vijftig bkl doch niet meer dan zestig bkl, mogen op grond van bestaande bestemmingsregelingen toelaatbare geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd indien de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld als bedoeld in artikel 10, eerste lid van het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart.
2. Ten aanzien van gronden binnen de in Bijlage A2 aangegeven Ke-zone waarop het Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb. 1994, 387) van toepassing is en die volgens de plankaart een geluidsbelasting van meer dan 35 Ke ondervinden, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen die geluidsgevoelige objecten toelaten, behoudens in die gevallen waarin de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld als bedoeld in en met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 3 en 6 van het Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen.

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

Artikel 3

Voor geluidsgevoelige objecten gelegen op gronden als bedoeld in artikel 2, eerste lid, kan met inachtneming van artikel 9 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart vervangende nieuwbouw in de plaats worden gesteld.

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

Artikel 4

De kosten die zijn gemoeid met het tot stand brengen of herzien van de bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 1 komen ten laste van de gemeente.

Artikel 5

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

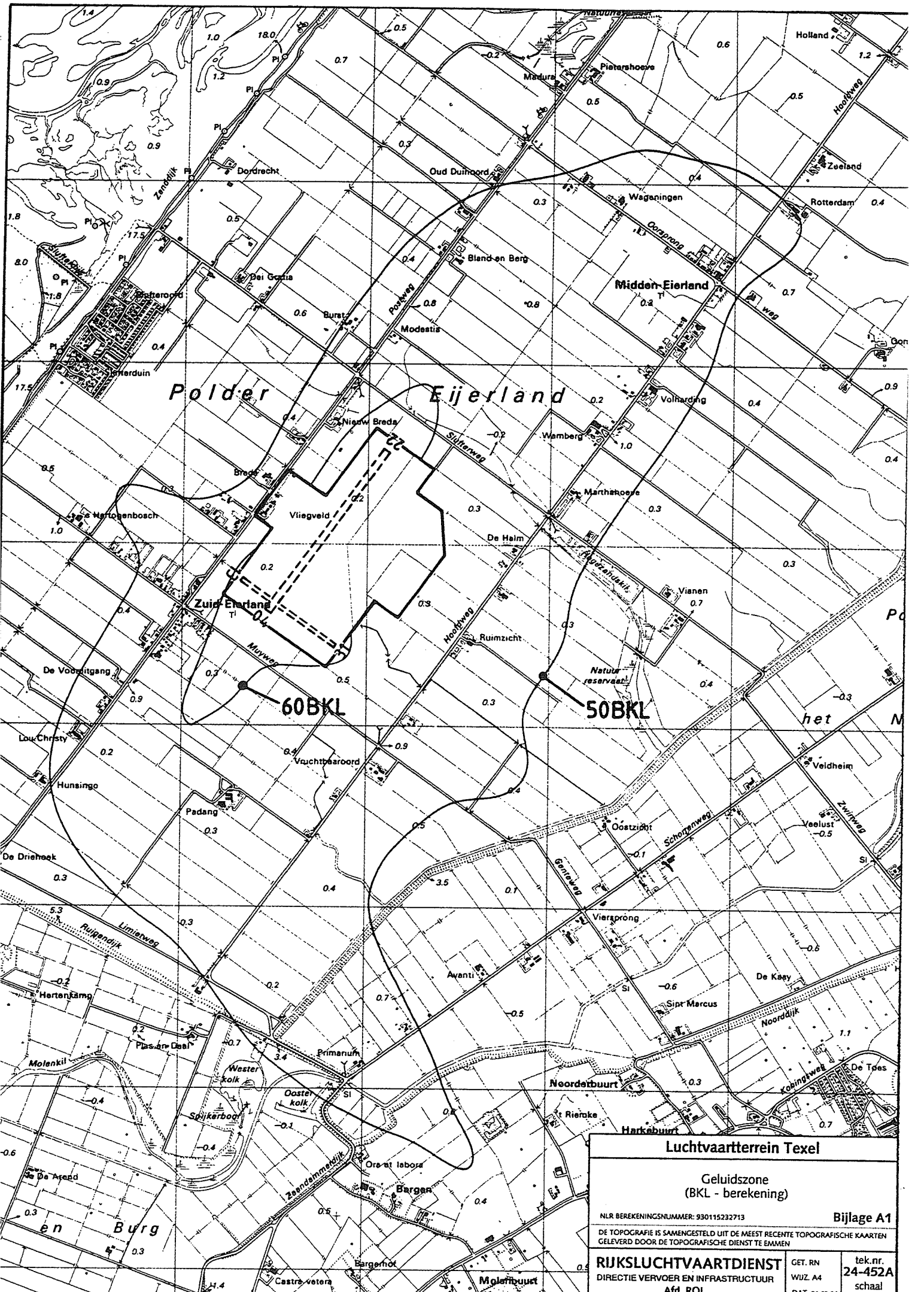
Artikel 6

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de bekendmaking ervan in de Staatscourant.
2. Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Defensie en de leden van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet.

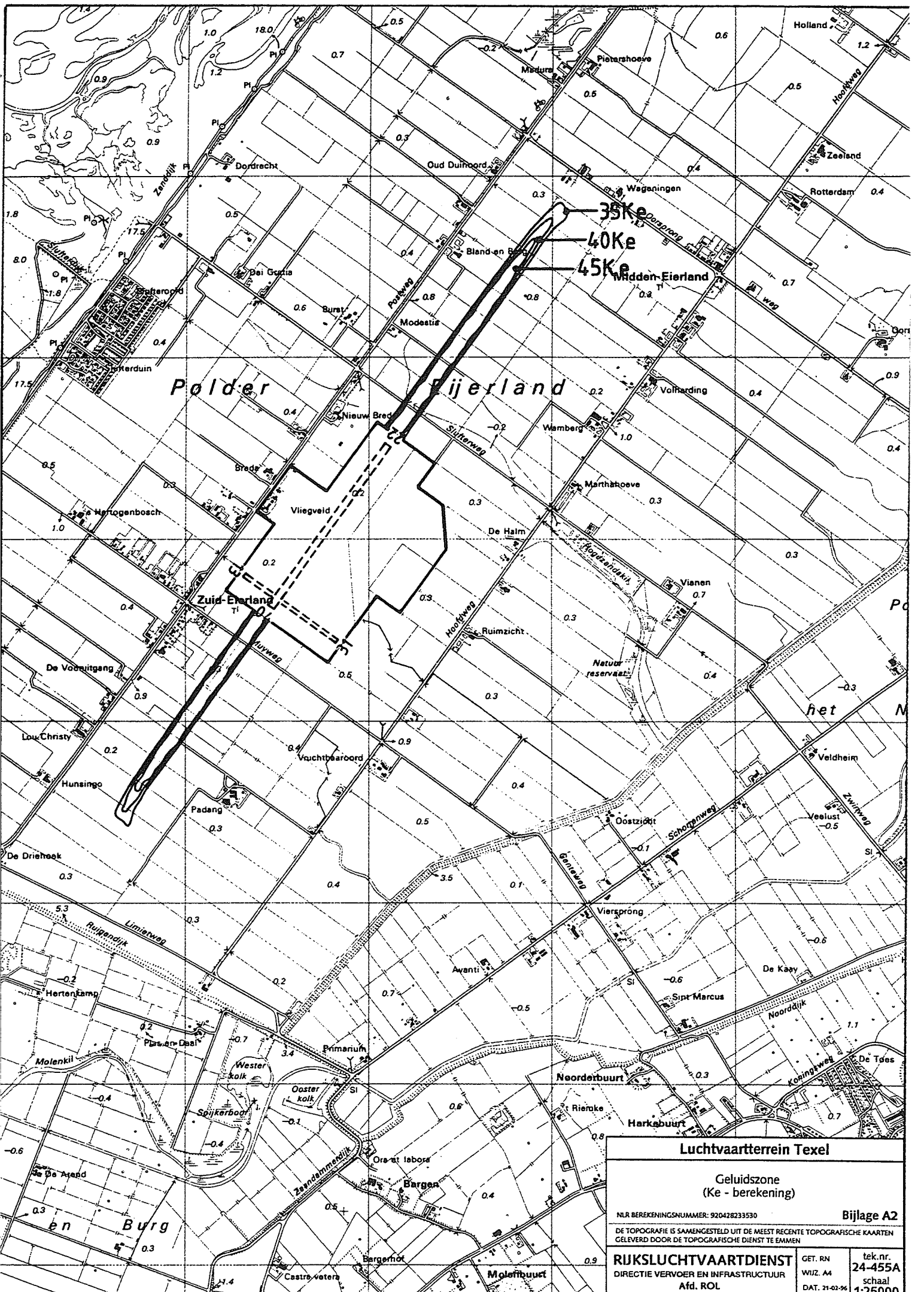
Den Haag, 10 mei 1996

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,  
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

  
Margaretha de Boer.



<b>Luchtvaartterrein Texel</b>	
Geluidszone (BKL - berekening)	
NLR BEREKENINGSNUMMER: 930115232713	
Bijlage A1	
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN	
<b>RIJKSLUCHTVAARDIENST</b>	GET. RN
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	WUZ. A4
Afd. ROL	DAT. 21-02-96
	tek. nr. 24-452A schaal 1:25000



<b>Luchtvaartterrein Texel</b>		
Geluidszone (Ke - berekening)		
<small>NLR BEREKENINGSNUMMER: 92042823530</small>		
<b>Bijlage A2</b>		
<small>DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN</small>		
<b>RIJKSLUCHTVAARTDIENST</b>		GET. RN
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR		WIJZ. A4
Afd. ROL		tek.nr. 24-455A
		schaal 1:25000
		DAT. 21-02-96

# TOELICHTING

## Inleiding

1. Ten behoeve van de zonering rond (reeds bestaande) luchtvaartterreinen dient volgens hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet jo. artikel VII van de Wet tot wijziging van de Luchtvaartwet een aantal nadere voorschriften te worden gegeven.  
De in bijlage A weergegeven geluidszones als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47, laatstelijk gewijzigd 7 juli 1994, Stb. 1994, nr. 601) rond het luchtvaartterrein Texel, welke door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn vastgesteld bij beschikking nr. DGRLD/VI/L-96.001381, op grond van de Luchtvaartwet dienen te worden verwerkt in bestemmingsplannen.  
Het luchtvaartterrein Texel is door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen bij beschikking van 29 oktober 1965, nr. RLD/LT 15505 (Stcrt. 1965, 217).  
Het is gezien de feitelijke situatie ten tijde van het nemen van dit besluit niet nodig gebruik te maken van de mogelijkheid ex artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet om voorschriften te geven over de wijze waarop uitvoering dient te worden gegeven aan bestemmingsplannen voor gronden gelegen binnen de geluidszone waarbuiten de in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen vastgestelde grenswaarde niet mag worden overschreden (i.e. de geluidszone in Kosten-eenheden).
2. In artikel 25, eerste lid, van de Luchtvaartwet, 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 Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22).  
In dit geval is tevens van toepassing het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (Stb. 1994, 387). Op het luchtvaartterrein Texel is namelijk blijktens het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot wijziging van de aanwijzing van dit luchtvaartterrein ook een ander gebruik dan alleen voor kleine luchtvaart toegestaan. In verband daarmee is het luchtvaartterrein Texel opgenomen in de in artikel 2 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen genoemde Bijlage A.  
Het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart is (blijkens artikel 3 van dat Besluit) niet van toepassing op het gebied binnen de zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen van toepassing is.
3. Volgens artikel 25g van de Luchtvaartwet, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 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.  
Voor wat betreft de andere soorten luchtvaartuigen dan die voor de kleine luchtvaart, is bij de berekening gebruik gemaakt van het rapport ICG LL-HR-20-01 "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting door vliegtuigen" (Stcrt. 1984, 171).



4. Artikel 26b van de Luchtvaartwet, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 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 Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) is aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is.  
Voor wat de overige op dit luchtvaartterrein toegestane vormen van luchtvaart betreft, is de Regeling geluidwerende voorzieningen (Stcrt. 1983, 100) van toepassing. In verband met de afwezigheid van geluidsgevoelige gebouwen binnen de aangegeven Ke-contouren zal in dit geval echter geen sprake zijn van sanering of het treffen van geluidwerende maatregelen aan bestaande gebouwen.
5. Bij de vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet, door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. 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.
6. Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonerings op zich zelf, zijn vervat in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen, het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting door vliegtuigen en de planologische aanwijzingen ex artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet. Deze aanwijzingen hebben als basis artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en vinden hun begrenzing in hetgeen in de overige uitvoeringsvoorschriften van de Luchtvaartwet 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 Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, en - voorzover van toepassing - bij het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen. Bij die algemene maatregelen van bestuur zijn immers de grenswaarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. Laatstgenoemd Besluit geeft tevens aan wanneer geluidwerende voorzieningen aangebracht dienen te worden en welk effect deze voorzieningen dienen te sorteren. In enkele artikelen van de onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van genoemde besluiten verwezen.
8. Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is overleg gevoerd met Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de raad van de gemeente Texel.  
Door middel van terinzagelgging 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 25a van de Luchtvaartwet inzake het luchtvaartterrein van de vliegbasis Texel.  
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 Luchtvaartwet, te behandelen in het besluit ex artikel 25a van de Luchtvaartwet. In het kader van de aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet 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.

9. In de onderhavige aanwijzingen is aan de term "bestemmingsregelingen" de voorkeur gegeven boven de term "bestemming". Aldus wordt aangesloten bij de strekking van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Stb. 1985, 627). In dat besluit is artikel 12 sterk gewijzigd ten opzichte van het voormalige artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1965, 339), onder meer door introductie van een nieuw planelement.

Dit betreft de beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan het per bestemming aangegeven doel of de doeleinden worden nagestreefd. Zoals uiteengezet in de toelichting op artikel 12 kunnen aldus min of meer concreet ingevulde, zij het kwalitatieve, doch wel als toetssteen te hanteren elementen uit de bij het plan behorende toelichting, die voor een goede realisatie van het in het plan vervatte ruimtelijk beleid van groot belang zijn, langs de weg van de beschrijving in hoofdlijnen onderdeel van het plan worden en als zodanig bindend zijn. Met de term "bestemmingsregeling" wordt het gehele planologische "plaatje" - plankaart, bestemming, voorschriften, in het bestemmingsplan opgenomen vrijstellingsmogelijkheden en eventueel, beschrijving in hoofdlijnen - bedoeld.

Bestemmingen en de voorschriften omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen zijn doorgaans uiterst gedetailleerd. Met het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, en met name met artikel 12 van dat besluit, is een ontwikkeling ingezet die het mogelijk maakt om een bestemmingsplan globaler en flexibeler op te stellen. Als voorbeeld kan worden genoemd een mengbestemming voor wonen en werken. Met de beschrijving in hoofdlijnen kan worden aangegeven hoe de verschillende binnen die bestemming toegestane doeleinden zich tot elkaar verhouden en hoe de gemeente die doeleinden denkt na te streven. Dit betekent dat voor een eenvoudiger regeling kan worden gekozen en dat niet hoeft te worden geyopteerd voor een uitgebreide doeleindenomschrijving met een zeer genuanceerd en vaak gedetailleerd voorschriftenregime. Door de introductie van het begrip bestemmingsregeling wordt in feite aangegeven dat de gemeente meer mogelijkheden heeft om de onderhavige aanwijzingen in de bestemmingsplannen te verwerken.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikelen 1 en 2

In het kader van de voltooiing eerste fase van de rechterlijke organisatie (wet van 16 december 1993, stb 1993 650) is artikel 30 van de Luchtvaart gewijzigd in die zin dat bezwaar en beroep tegen het onderhavige besluit (de artikel 26 aanwijzing) nu kan "mee-liften" met bezwaar en beroep tegen de artikel 27 Lvw aanwijzing.

Voorts is bij wet van 22 december 1993 (Nimbywet) de WRO gewijzigd met name het instrumentarium van de aanwijzing. Deze beide wijzigingen hebben gevolgen voor het onderhavige besluit.

In artikel 1 van de aanwijzingen, waarin de verplichting tot aanpassing van bestemmingsplannen is geregeld, zijn deze wijzigingen verwerkt.

In deze (nieuwe) situatie ten aanzien van aanwijzingen moeten de gemeenteraden conform artikel 38 WRO binnen 6 weken aangeven of zij zullen meewerken aan de aanwijzing. Zijn zij dat niet van plan dan delen de gemeenteraden dat aan de minister mee. De gemeenten (maar ook andere belanghebbenden) kunnen overigens een verzoek tot voorlopige voorziening doen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na een negatieve uitspraak op het verzoek van schorsing heeft de minister ingevolge artikel 38 WRO een jaar om zelf een bestemmingsplan op te stellen. De sanctie daarop is dat de aanwijzing ex artikel 38, zesde lid van de WRO komt te vervallen als de minister niet binnen het jaar een plan heeft vastgesteld. Wordt de schorsing toegewezen dan schort ook deze verplichting voor de minister op tot in de zaak is voorzien. Indien de gemeenteraad heeft aangegeven de aanwijzingen te zullen uitvoeren, doch andere belanghebbenden een verzoek tot voorlopige voorziening hebben gedaan, geldt mutatis mutandis hetzelfde. Dezerzijds zal de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak bij toewijzing van het verzoek om voorlopige voorziening, analoog aan het bepaalde in artikel 28, achtste lid van de WRO, worden verzocht aan te geven op welke onderdelen van de aanwijzing de voorlopige voorziening betrekking heeft.

Conform artikel 30, tweede lid Luchtvaartwet, ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in deze aanwijzingsprocedure (anders dan bij de reguliere aanwijzing ex artikel 37, achtste lid WRO) in bezwaar en beroep tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplanprocedure.

Artikel 1 bevat dus de bepaling dat de gemeenteraad binnen een jaar na dagtekening van dit besluit hetzij het vigerende bestemmingsplan (de vigerende bestemmingsplannen) moet herzien, hetzij, voorzover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is, alsnog een of meer nieuwe bestemmingsplannen moet vaststellen.

Daarbij is aangegeven dat de geluidscontouren (de voor het ruimtelijk beleid relevante contouren, te weten die van 50 en 60 bkl, alsmede de 35 Ke-contour en hoger) op de bestemmingsplankaarten moeten worden opgenomen en dat bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen de inhoud van het besluit in acht moet worden genomen. Daar dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden van grond en opstallen, gelegen binnen die geluidzone.

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 bijlagen A1 en A2 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 bestemmingsplankaart dient de globale theoretische computerlijn gedetailleerd te worden in een lijn die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid schept

omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Een en ander laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

In de leden 1 en 2 van artikel 2 is weergegeven wat de (planologische) consequenties zijn die voortvloeien uit de bepalingen van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen. De "geluidsgevoelige objecten" zijn woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendplaatsen als bedoeld in artikel 2 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart is niet van toepassing op gebieden binnen de zone waarop het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen van toepassing is. Daarom geldt binnen het - in dit concrete geval zeer beperkte - gebied van de Ke-zone (zie bijlage A2) uitsluitend het regime van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen, zoals vertaald in artikel 2, tweede lid, van dit aanwijzingsbesluit. Voor het overige - overgrote - deel van het gebied binnen de vastgestelde geluidszones geldt het in het eerste lid opgenomen regime op grond van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Voor het regime binnen de Ke-contouren kon in dit geval - in artikel 2, derde lid - worden volstaan met een minder uitvoerige regeling dan in de inmiddels gebruikelijke teksten voor aanwijzingen ex art. 26 Luchtvaartwet j<sup>o</sup> artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor de grote burger- en militaire luchtvaartterreinen. De belangrijkste reden hiervoor is, dat alleen de 35, 40 en 45 Ke-contouren nog juist waarneembaar zijn buiten de grenzen van het luchtvaartterrein. Er behoeft dus geen rekening te worden gehouden met de bepalingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen over hogere geluidsbelastingen dan 55 Ke.

De andere, hiermee verband houdende, reden is, dat de zeer beperkte Ke-zone uitsluitend een gebiedje bestrijkt waarbinnen zich ten tijde van het nemen van dit besluit geen geluidsgevoelige objecten bevinden.

Buiten de Ke-, maar binnen de bkl-zone bevonden zich weliswaar wèl dergelijke geluidsgevoelige objecten. Het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart is echter ingevolge artikel 3, onder c, van dat Besluit, niet van toepassing op geluidsgevoelige objecten die aanwezig of in aanbouw zijn op het tijdstip van vaststelling van de zone.

Ten aanzien van de ontheffingsmogelijkheid in artikel 2, eerste lid sub b kan het volgende worden opgemerkt. Ingevolge artikel 7 Bgkl kan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde tot maximaal 60 bkl vaststellen voor de in het derde lid van artikel 7 Bgkl genoemde gevallen:

- dringende noodzaak bij grond- en bedrijfsgebondenheid;
- opvullen van openplaatsen in bestaande bebouwing;
- vervanging van bestaande bebouwing.

Het gaat dus om incidentele beslissingen na afweging van alle belangen.

Als bij het opstellen van (de herziening van) het bestemmingsplan bouwmogelijkheden als in het derde lid van artikel 7 Bgkl reeds bekend zijn en het gemeentebestuur deze als zodanig in het bestemmingsplan willen opnemen dan zal vooraf de ontheffing door de minister moeten zijn verleend. Voor geval dergelijke wensen ten tijde van het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan nog niet bekend zijn en het bestuur deze mogelijkheid wel wil openhouden, bestaat er een mogelijkheid om in het bestemmingsplan voor de bedoelde gronden een vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheid op te nemen voor het bouwen van die toelaatbare geluidsgevoelige objecten met als voorwaarde dat van een dergelijke bevoegdheid uitsluitend gebruik kan worden gemaakt indien de minister een ontheffing voor die bebouwing heeft verleend.

Voor de goede orde wordt er hier op gewezen dat het Bgkl erin voorziet in de artikelen 4, eerste lid en 7, vierde lid, dat met ingang van 1 januari 2000 de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, welke nu in artikel 7, eerste en tweede lid op vijftig bkl respectievelijk zestig bkl is vastgelegd, zevenenveertig respectievelijk zevenenvijftig bkl zal bedragen. In de Nota van toelichting bij het Bgkl wordt daarop uitvoerig ingegaan. Ter voorkoming van onnodige herzieningen van de bestemmingsplannen is het praktisch bij de verwerking van de onderhavige aanwijzingen reeds op deze verplichting te anticiperen. Op de bestemmingsplankaart en in de voorschriften kan worden aangegeven dat voor de 50 bkl- en 60 bkl-belastingslijn met ingang van 1 januari 2000 47 bkl respectievelijk 57 bkl moet worden gelezen, mits deze geluidsbelastinglijnen op de plankaart ongewijzigd blijven. Uitgangspunt is dat dit het geval is; de artikelen 5 en 6 Bgkl beogen een goede overgang te waarborgen naar die scherpere grenswaarden in 2000. De aanscherping van de toelaatbare geluidsbelasting zal zoals ook in de toelichting op het Bgkl uitvoerig is verwoord vooral moeten worden gerealiseerd door vermindering van de geluidsemissie van de vliegtuigen en door operationele maatregelen op het luchtvaartterrein. Mocht een wijziging van de zone worden overwogen dan dient wederom de procedure van artikel 27, tweede lid Luchtvaartwet te worden gevolgd.

### Artikel 3

Aangezien ten tijde van het geven van deze aanwijzingen geen geluidsgevoelige objecten aanwezig waren binnen de Ke-contouren, is in dit artikel over de vervanging van geluidsgevoelige objecten uitsluitend rekening gehouden met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Om dezelfde reden kon in dit geval een aantal bepalingen achterwege blijven over de toelaatbaarheid van handhaving van geldende bestemmingsregelingen alsmede over de wijze van uitvoering van bestemmingsplannen, welke bepalingen ingevolge artikel 26, tweede lid, van de Luchtvaartwet wel voorkomen in andere (ontwerp-)aanwijzingen inzake militaire en burgerluchtvaartterreinen. Zo is bijvoorbeeld onteigening of beëindiging van bewoning in dit geval niet aan de orde.

Onder vervangende nieuwbouw wordt in algemene zin verstaan nieuwbouw op een plaats waar voordien al geluidsgevoelige objecten aanwezig waren. In artikel 9 Bgkl is geregeld dat het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart niet van toepassing is op vervangende geluidsgevoelige gebouwen.

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 stedenbouwkundige vorm of functie of een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden optreedt. Eveneens dient geen wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting te ontstaan. Deze aspecten zijn neergelegd in artikel 9 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

#### Artikel 4

De kosten die zijn gemoeid met het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan worden door het Rijk niet vergoed. Weliswaar spreekt de Memorie van Toelichting bij artikel 26, derde lid, van de Luchtvaartwet (oud), over de kosten van (de herziening van) de bestemmingsplannen, doch als reden waarom die kosten worden vergoed wordt aangegeven artikel 50 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud). Dat artikel had echter uitsluitend betrekking op hogere kosten "ten gevolge van" de in een bestemmingsplan opgenomen bepalingen. Uit de Memorie van Toelichting blijkt vervolgens dat hierbij niet de kosten zijn bedoeld, welke verbonden zijn aan het maken of herzien van het plan zelf.

Indien in dit geval hiervoor een vergoeding wordt toegekend kan dat een precedentwerking hebben voor andere aanwijzingen door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die tot nu toe de planvoorbereidingskosten nimmer heeft vergoed.

In de in artikel 26a, derde lid, van de gewijzigde Luchtvaartwet (juli 1994) is uitdrukkelijk sprake van kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzing gebrachte bestemmingsplannen. Bij deze wijziging is in bovenstaande lijn dus geen verandering gebracht.

#### Artikel 5

De tekst van artikel 5 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 op de Ruimtelijke Ordening in het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Voorts staat voor de gemeente de procedure, bedoeld in artikel 31a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inhoudende een verzoek aan de Kroon om de hogere kosten ten gevolge van het bestemmingsplan welke redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de gemeente behoren te blijven geheel of gedeeltelijk aan de gemeente te vergoeden, open. Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 31b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

#### Artikel 6

In het eerste lid van artikel 6 is aangegeven wanneer het onderhavige besluit in werking treedt alsmede op welke plaatsen het ter inzage ligt. Het besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de bekendmaking van de nederlegging van het besluit in de Staatscourant.

Op grond van artikel 37, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zendt de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer afschrift van dit besluit aan de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie, aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en aan de inspecteur van de ruimtelijke ordening in de provincies Noord-Holland, Utrecht, Flevoland en Zuid-Holland. Het origineel exemplaar wordt toegezonden aan de raad van de gemeente Texel. In aanvulling hierop is in het tweede lid van artikel 6 geregeld dat een afschrift van het onderhavige besluit eveneens wordt toegezonden aan de leden van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet.