

## **Ontwerp-Luchthavenbesluit Texel**

Provinciale Staten van Noord-Holland

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van <<(datum) (nummer)>>

Overwegende dat artikel XIII van de Wet van 18 december 2008, Stb 561, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), provinciale staten verplichten om voor 1 november 2014 een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.43, eerste lid, van de Wet luchtvaart vast te stellen voor een luchthaven die op grond artikel 8.1a, derde lid van de wet een luchthaven van regionale betekenis is waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist;

Gezien de Provinciale Beleidsnota Regionale Luchthavens Noord-Holland en de luchtvaartverordening Noord-Holland;

Gezien de m.e.r.-beoordelingsnotitie pnh120707.not (Adecs Airinfra, 2012);

Dat gezien de aantallen en soort vliegbewegingen de 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour en de plaatsgebondenrisicocontour van  $10^{-6}$  buiten het luchthavengebied vallen, zodat een luchthavenbesluit vereist is;

Gelezen het berekeningsrapport pnh120803.rap (Adecs Airinfra, 2012) met daarin opgenomen de invoergegevens zoals de vlootsamenstelling;

Gelet op de Wet luchtvaart, de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (de RBML), het Besluit burgerluchthavens, de Regeling burgerluchthavens, de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en de Omzettingsregeling luchthaven Texel (Staatscourant 2012 nr. 13336).

Besluiten:

Vast te stellen de verordening luchthavenbesluit Texel, zoals aangegeven in de bijlage.

## Hoofdstuk 1 Algemeen

### Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit luchthavenbesluit wordt verstaan onder:

Burgerluchtverkeer: het luchtverkeer van de burgerluchtvaartuigen exclusief de militaire luchtvaartuigen en douane- en politieluchtvaartuigen;

Daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang, zoals geldt voor de positie 52.00 graden N en 05.00 graden O op zeeniveau;

de wet: de Wet luchtvaart;

Handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het luchthavenbesluit of de luchthavenregeling vastgestelde waarde;

Helikopter vlucht van maatschappelijk belang: een Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)-vlucht of een politievlucht zoals bedoeld in de vrijstellingsregeling Luchtverkeersreglement (LVR);

ICAO: International Civil Aviation Organization, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;

L<sub>den</sub>-contouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;

Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;

10<sup>-5</sup> en 10<sup>-6</sup> plaatsgebondenrisicocontouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het externeveiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;

Luchtverkeer: het geheel der verplaatsingen van luchtvaartuigen in de lucht of op een luchtvaartterrein, alsmede het gebruik van het luchtruim door toestellen die geen luchtvaartuigen zijn;

VDF: VHF Direction Finder, een radionavigatie hulpmiddel voor de Luchtvaart;

Vliegbeweging: een start of landing met een luchtvaartuig;

## Hoofdstuk 2 Aanduiding luchthaven

### Artikel 2.1 Locatieaanduiding

Dit luchthavenbesluit is van toepassing op de luchthaven Texel, gelegen aan de Postweg 120, gemeente Texel, waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in Bijlage A;

### Artikel 2.2 Baanaanduiding:

Op de luchthaven 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 daarbijbehorende 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 (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart in Bijlage B.

- 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 luchthavenluchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart in Bijlage B.
- c. een landingsplaats ter grootte van 30 bij 30 meter voor het landen en opstijgen met helikopters, zoals aangegeven op de kaart in Bijlage B.

### Hoofdstuk 3 Voorwaarden luchthaven

#### Artikel 3.1 Luchthavenluchtverkeer

- a. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan.
- b. De exploitant laat op de luchthaven luchthavenluchtverkeer toe zolang de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting niet tot een overschrijding leidt van de in artikel 3.2 opgenomen grenswaarden.
- c. In afwijking van het lid a zijn op de luchthaven per gebruiksjaar maximaal 100 bewegingen met militaire vliegtuigen en militaire helikopters toegestaan, indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die humanitair dan wel operationeel noodzakelijk zijn.
- d. De havenmeester dient vooraf toestemming te verlenen voor het gebruik van het luchthavengebied voor zweefvliegtuigen.

#### Artikel 3.2 Handhavingspunten

De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten zijn opgenomen op de kaart in Bijlage B bij dit luchthavenbesluit en in tabel 1.

Tabel 1 Ligging en grenswaarden in de handhavingspunten.

Baan	Baanlengte	Baankop	Coördinaten handhavingspunten		Grenswaarden in handhavingspunten
			X	Y	
04-22	1.109m	04	117.403	569.549	63,0 dB(A) L <sub>den</sub>
		22	118.166	570.612	63,7 dB(A) L <sub>den</sub>
13-31	622m	13	117.238	569.868	50,3 dB(A) L <sub>den</sub>
		31	117.905	569.390	50,3 dB(A) L <sub>den</sub>

#### Artikel 3.3 Openstellingtijden

- a. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats:
  - i. overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement, binnen de uniforme daglichtperiode, en
  - ii. overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 4, van het Luchtverkeersreglement, tussen 07.00 en 21.00 uur plaatselijke tijd,

voor zover deze periode buiten de uniforme daglichtperiode valt, uitsluitend voor het landen en opstijgen van helikopters die zijn uitgerust met blindvlieginstrumenten, met dien verstande dat dit geen les- en oefenvluchten zijn.

- b. Het is de exploitant toegestaan om het luchthavengebied te doen of te laten gebruiken 24 uur per dag voor het uitvoeren van helikoptervluchten van maatschappelijk belang alsmede voor het uitvoeren van daarmee verband houdende vluchten gericht op het innemen van brandstof. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
- i. de exploitant rapporteert over buiten de reguliere openstellingstijden uitgevoerde starts en landingen inclusief het karakter van de beweging aan de Inspectie Leefomgeving en Transport, handhaving Service-Providers;
  - ii. uitgevoerde vluchten worden meegeteld in de berekening van geluidsbelasting;
  - iii. de exploitant draagt zorg voor sluitende afspraken met de helikopter operator over het veilig gebruik van de luchthaven buiten de uniforme.

#### Artikel 3.4 Gebruiksjaar

Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 april van enig jaar tot 1 april van het daarop volgende jaar.

### **Hoofdstuk 4 Regels omtrent de ruimtelijke indeling**

#### Artikel 4.1 Luchthavengebied

Het luchthavengebied als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet wordt vastgesteld zoals opgenomen in Bijlage B. Het is de exploitant toegestaan om een gedeelte van het luchthavengebied dat niet in gebruik is voor het luchthavenluchtverkeer, zoals gearceerd is aangegeven op de kaart in Bijlage B bij deze regeling, te gebruiken of te doen gebruiken als landbouwterrein en als motorcrossterrein. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- a. dit gedeelte van het luchthavengebied dient van het overige luchthavengebied te zijn afgescheiden door middel van een deugdelijke afzetting;
- b. de hoogte van de te gebruiken werk- en voertuigen, alsmede eventueel te plaatsen opstallen, beplantingen of anderszins, mag de betreffende door ICAO aangegeven hindernisvrije vlakken niet te boven gaan;
- c. alvorens het gebied rondom de VDF-pijler wordt betreden dient contact te worden opgenomen met de Luchtverkeersleiding Nederland te Schiphol in verband met de werking van de ter plaatse aanwezige VDF-pijler;
- d. indien het gebruik als landbouwterrein en als motorcrossterrein wordt beëindigd dient dit aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie Luchtvaart, afdeling Luchtvaartveiligheid, te worden gemeld;
- e. indien bij of in de onmiddellijke omgeving van LVNL-kabels ten behoeve van de luchtvaarthulp- en/of communicatiemiddelen werkzaamheden worden uitgevoerd, dient tijdig overleg plaats te vinden met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie Luchtvaart, afdeling Luchtvaartveiligheid; [\(zie voor de juiste instantie zienswijze nummer 4\)](#)

#### Artikel 4.2 Beperkingengebieden

Als beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet worden vastgesteld:

- a. De  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontouren als bedoeld in artikel 9, onder a van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage C.

## Ontwerp-luchthavenbesluit Texel

- b. De geluidscontouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A)  $L_{den}$  als bedoeld in artikel 9, onder b van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage D.
- c. De veiligheidsgebieden als bedoeld in artikel 9, onder e van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage E.
- d. Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, als bedoeld in artikel 9, onder f van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage F.

### Artikel 4.3 Afweging en aanvullend beperkingengebied

- a. Aanvullend beperkingengebied

De leden 2, 3 en 4 van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens zijn van overeenkomstige toepassing op het gebied dat is gelegen tussen de geluidscontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  en de 47 Bkl geluidszone, met dien verstande dat in het derde lid, onder b van het hiervoor genoemde artikel 12 voor 56 dB(A)  $L_{den}$  moet worden gelezen 47 Bkl geluidszone. Het beperkingengebied, zoals bedoeld in dit artikel, is aangegeven op de kaart in Bijlage G bij dit besluit.

- b. Afweging binnen de contour van 48 dB(A)

Overeenkomstig artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens worden voor het gebied gelegen tussen de 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour en de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour, voor zover dit buiten het aanvullend beperkingengebied (lid b) gelegen is, geen beperkingen vastgelegd.

## Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

### Artikel 5.1 Inwerkingtreding

Dit luchthavenbesluit treedt in werking met ingang van de dag na de bekendmaking.

### Artikel 5.2 Citeertitel

Dit luchthavenbesluit kan worden aangehaald als: Luchthavenbesluit Texel.

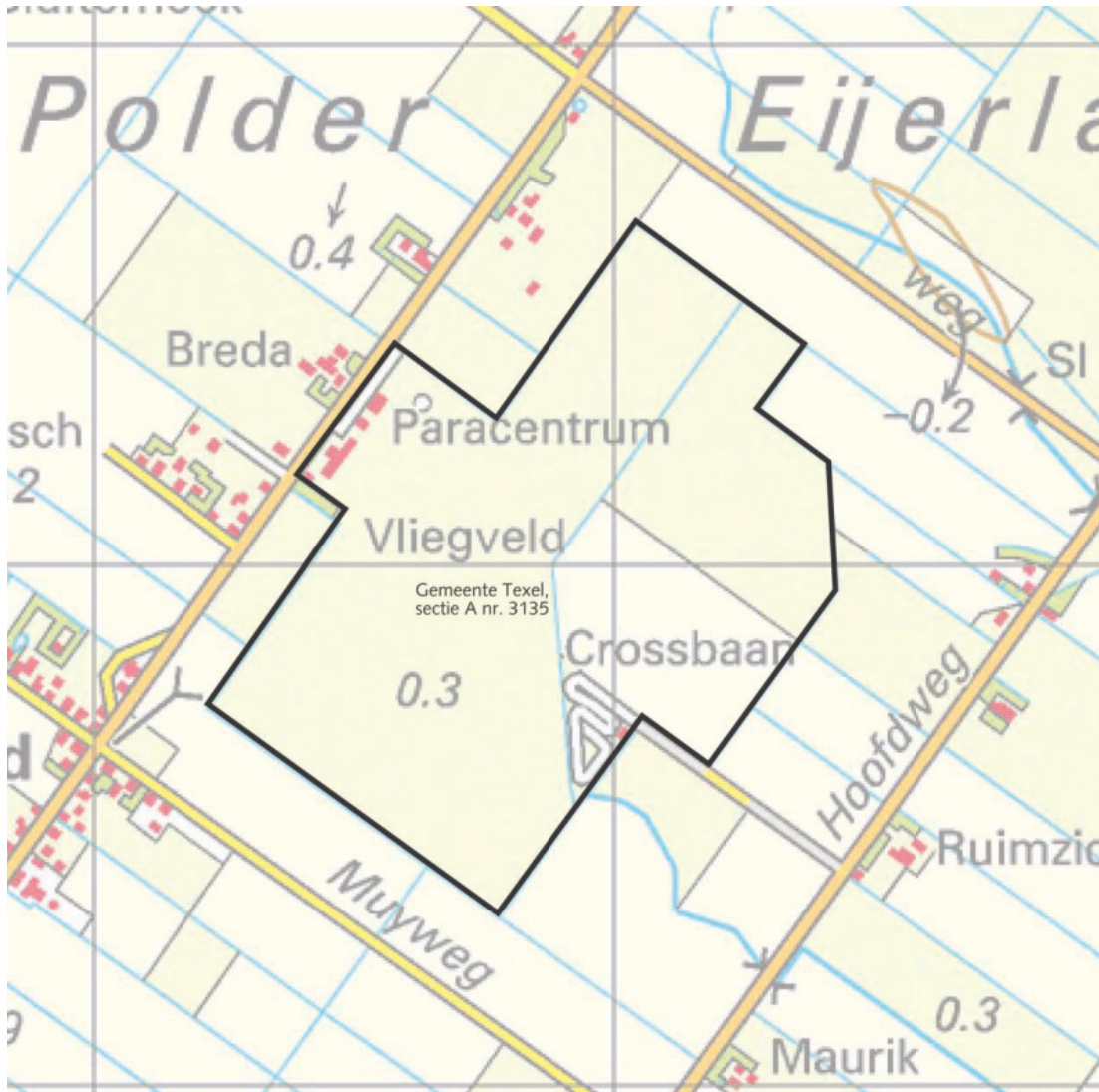
Haarlem, d.d. <<>> – zaaknr. xxxxx

Provinciale Staten van Noord-Holland,

voorzitter

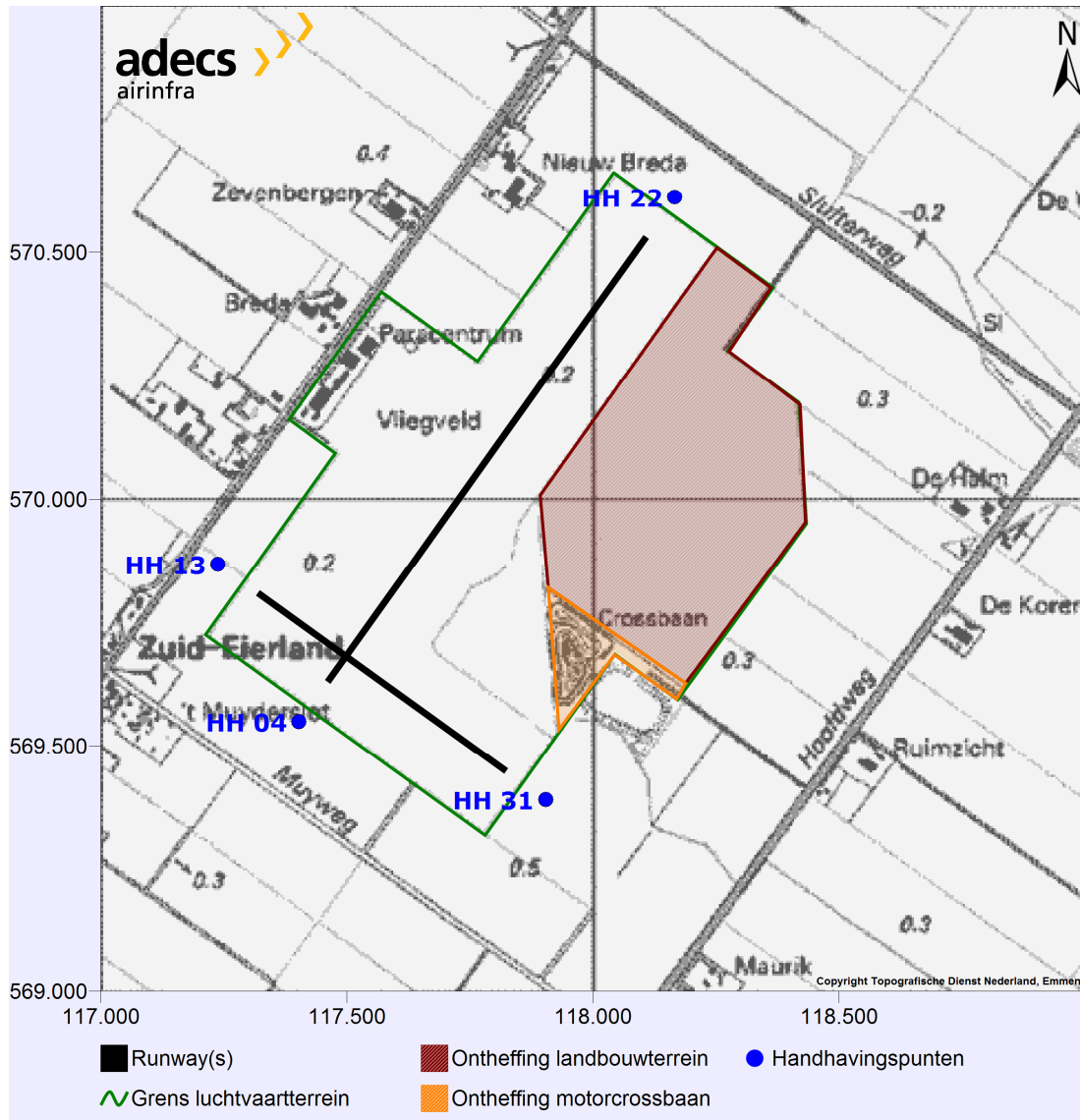
griffier

**Bijlage A Kadastrale gegevens**



Figuur 1 Kaart met kadastrale aanduidingen. Schaal 1:10.000

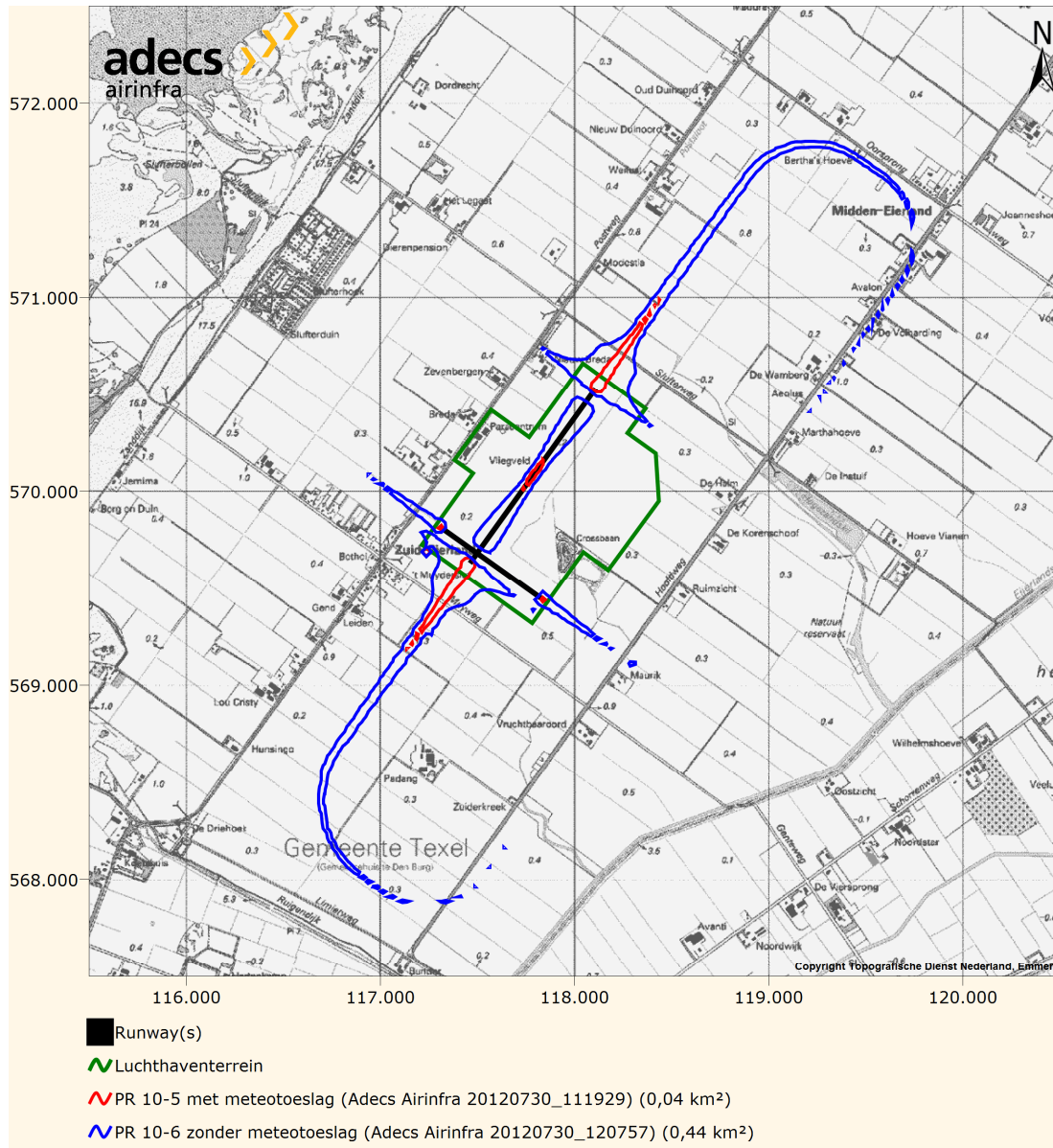
**Bijlage B Ligging van de baan en plaats van de handhavingspunten**



Figuur 2 Plattegrond met grens luchthavengebied en ligging handhavingspunten.

Het luchthavengebied legt de grenzen van de luchthaven en de ligging van de banen vast. Dit gebied maakt geen deel uit van het beperkingengebied.

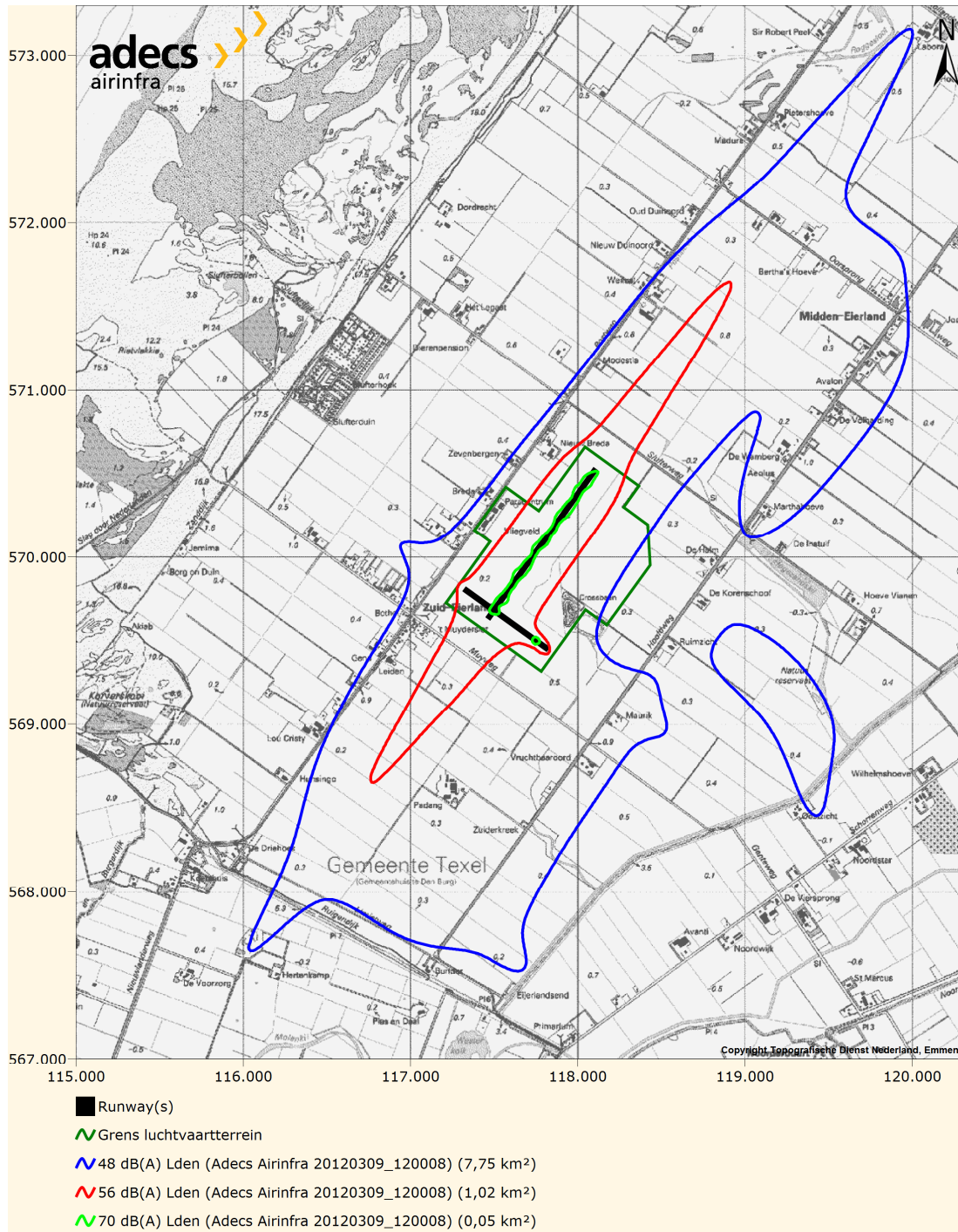
**Bijlage C Beperingengebieden in verband met het externeveiligheidsrisico**



Figuur 3 Overzicht ligging externe veiligheidscontouren.

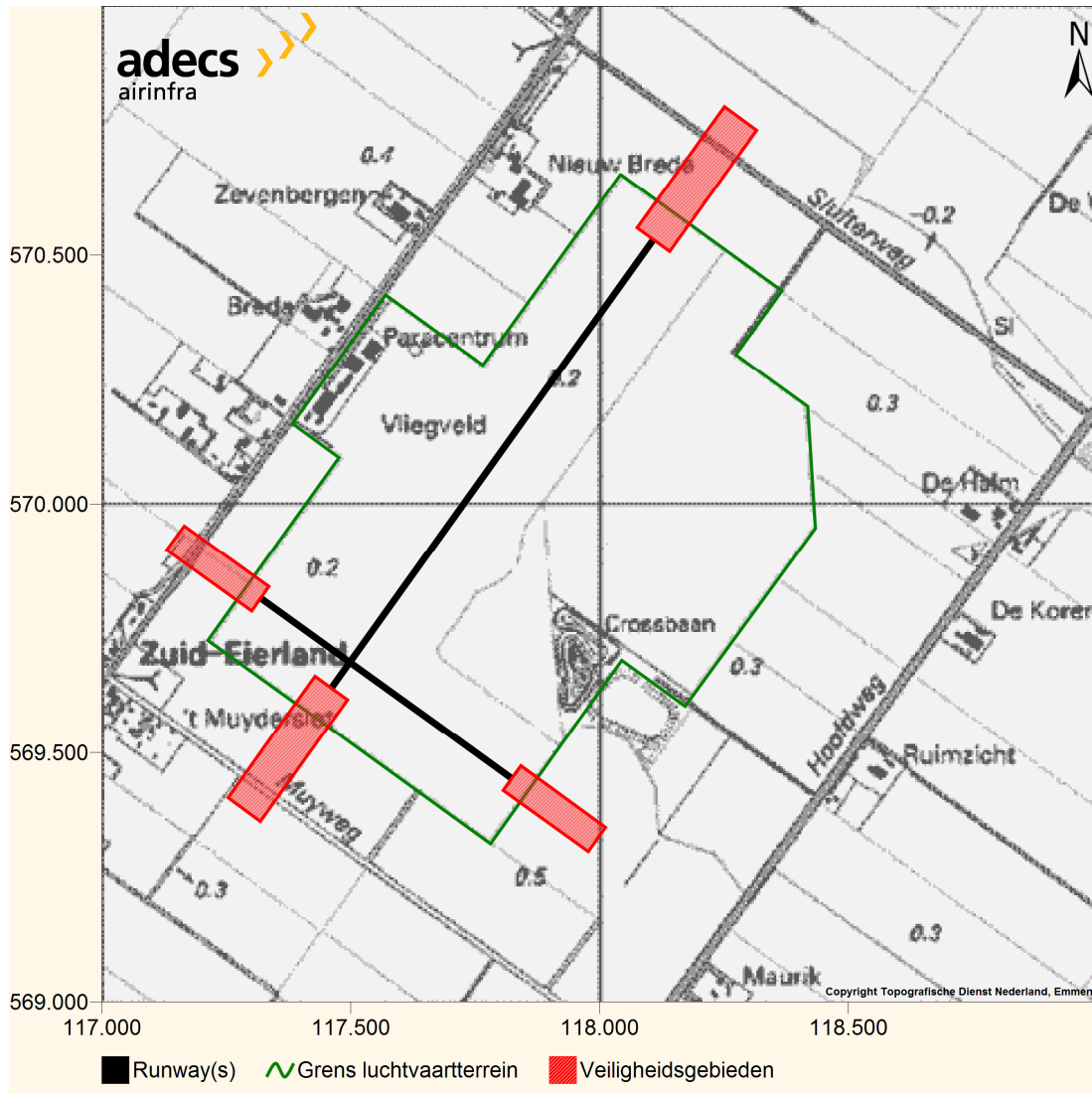


**Bijlage D Beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting**



Figuur 4 Overzicht ligging van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A) Lden-contouren.

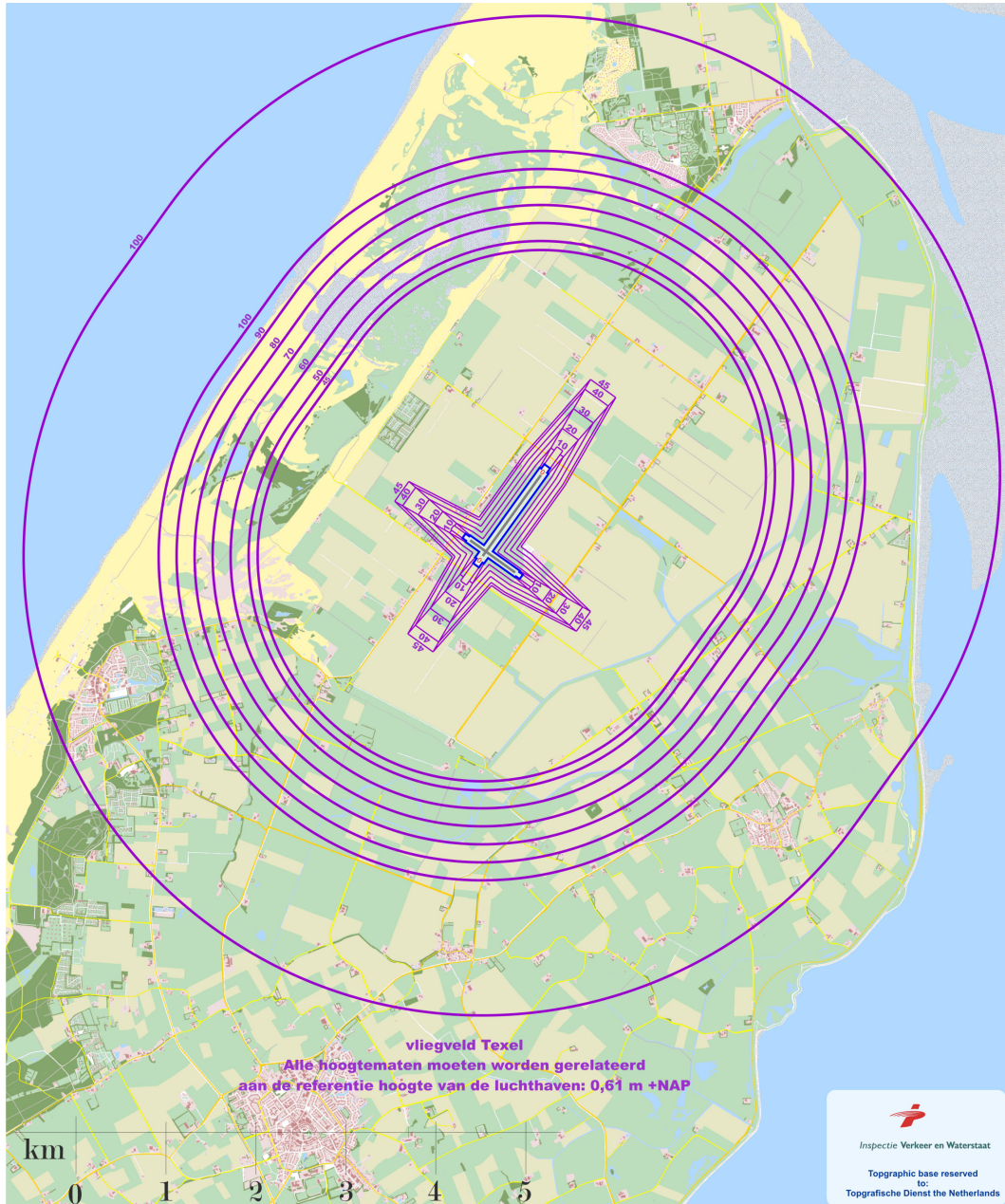
**Bijlage E Veiligheidsgebieden**



Figuur 5 Overzicht van ligging van de veiligheidsgebieden.

## Bijlage F Hoogtebeperkingengebied in verband met vliegveiligheid

Alle hoogtematen in de figuren moeten worden gerelateerd aan de referentiehoogte van het luchthavengebied 0,61 m+NAP.

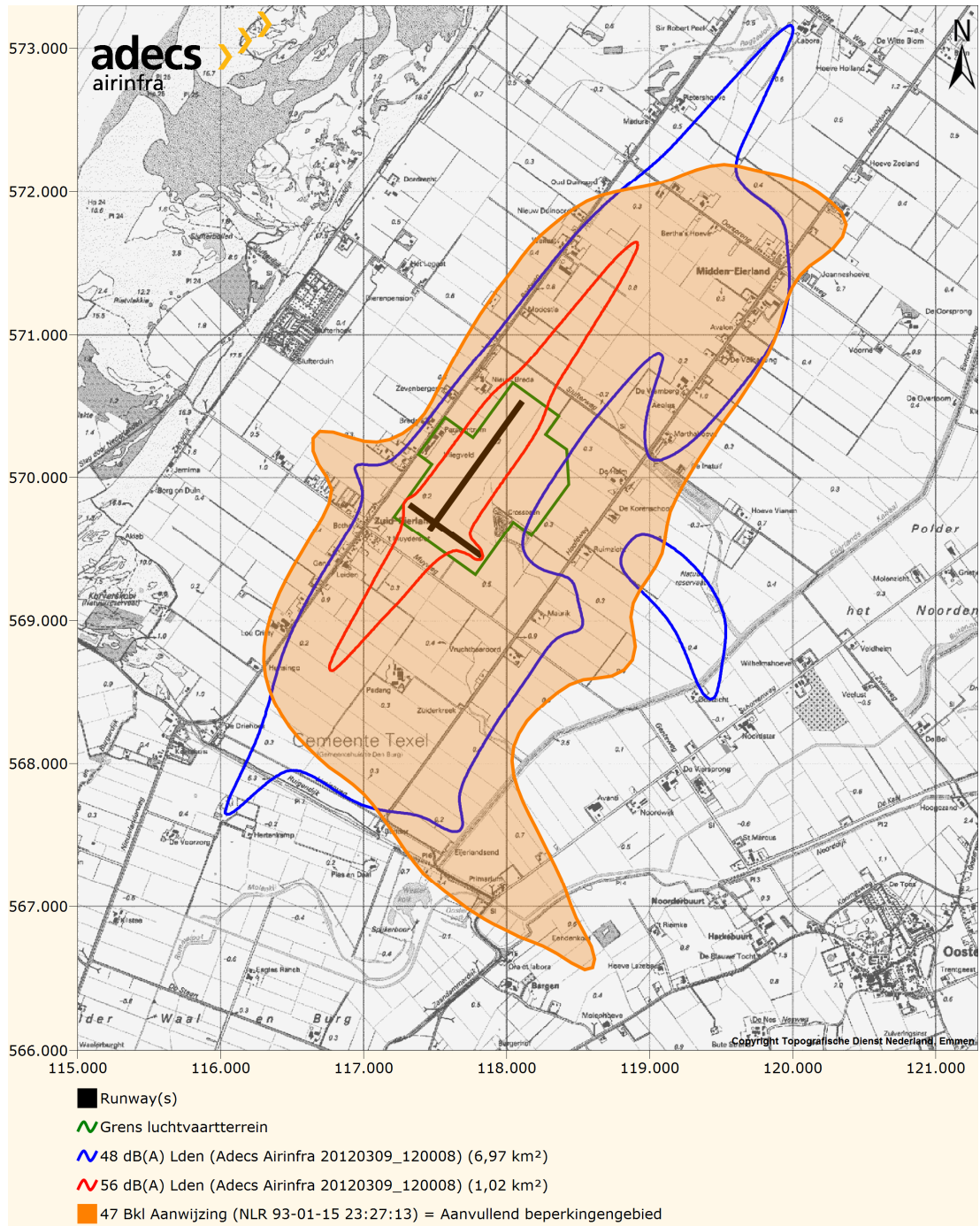


Figuur 6 Overzichtkaart van de ligging van de hoogtebeperkingen rondom luchthaven Texel.



Figuur 7 Hoogtebeperkingen in de nabijheid van de start- en landingsbaan.

**Bijlage G Aanvullend ruimtelijke beperkingengebied**



Figuur 8 Aanduiding van het aanvullende beperkingengebied.

## **Toelichting**

### **Begrippen**

In artikel 1.1 zijn een aantal definities van in het luchthavenbesluit gebruikte begrippen opgenomen. Overige begrippen uit het luchthavenbesluit en deze toelichting zijn in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen en besluiten gedefinieerd.

### **1 Inleiding**

Op 1 november 2009 is via de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) het bevoegd gezag over de kleine luchtvaart van Rijk naar provincies gegaan. Dit betekent dat de provincie de "vergunningen" (Besluiten, Regelingen en ontheffingen genoemd) voor de kleine luchtvaart moet maken. In onderhavig stuk gaat het om Luchthaven Texel. De oude vergunning, de Aanwijzing, is één-op-één omgezet op grond van de RBML op 29 juni 2012 (Omzettingsregeling Texel, Staatscourant 2012 nr. 13336) en in werking getreden op 1 juli 2012. Dit is een formele omzetting, een overgangsdokument, dat geen inhoudelijke wijzigingen bevat. Met de omzettingsregeling is het aanwijzingsbesluit vervallen en geschiedt de handhaving van de bepalingen uit de omzettingsregeling voor de luchthaven Texel door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.

De RBML (artikel XIII) geeft aan dat het nieuwe bevoegde gezag (de provincie) binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet, dit is voor 1 november 2014, een nieuwe "aanwijzing" moet vaststellen, zijnde een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling. Voor Luchthaven Texel wordt een luchthavenbesluit gemaakt en geen luchthavenregeling. Dit is omdat in artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat wanneer de plaatsgebondenrisicocontour van  $10^{-6}$  buiten het luchthavengebied valt, een Besluit moet worden gemaakt. Een luchthavenbesluit is omvattender dan een luchthavenregeling.

Dit luchthavenbesluit kan wel inhoudelijke wijzigingen hebben ten opzichte van de door het Rijk gemaakte Aanwijzing.

Op het moment dat het luchthavenbesluit in werking treedt, vervalt op basis van Artikel X, lid 8, van de wet RBML de omzettingsregeling.

### **2 Provinciale Beleidsnota Regionale Luchthavens**

In navolging van de wet RBML is door de provincie Noord-Holland per verordening de Provinciale Beleidsnota Regionale Luchthavens vastgesteld op 27 september 2010. De Beleidsnota vormt het kader waarbinnen het luchthavenbesluit wordt opgesteld. Het opstellen van het luchthavenbesluit is afgestemd met de gemeente Texel en de exploitant van de luchthaven Texel.

De provincie heeft zich voorgenomen om de huidige situatie op Luchthaven Texel te handhaven voor het nieuwe luchthavenbesluit. De aard van de activiteit is hiermee niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Volledigheidshalve is er toch een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd waaruit bleek dat er geen milieueffectrapportage opgesteld moet worden. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is ter inzage gelegd in combinatie met dit moederbesluit.

### **3 Totstandkoming gebruiksruimte**

In het luchthavenbesluit wordt beslist over de milieugebruiksruimte van de luchthaven. Daarnaast reguleert het luchthavenbesluit het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Het luchthavenbesluit wordt bij provinciale verordening vastgesteld door de Provinciale Staten. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen gebeuren overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dit verband zijn de Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag. De bepalingen die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Provinciale Staten hebben daarnaast de mogelijkheid aanvullende bepalingen in het besluit op te nemen.

#### *Handhavingspunten*

Het luchthavenbesluit bevat tenminste handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidsbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbanen op 100 meter van het einde van de baan. De hoogte van de grenswaarden zijn berekend overeenkomstig het Voorschrift voor de berekening van de  $L_{den}$ -geluidsbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens (bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens).

Wanneer de  $L_{den}$ -contour van 56 dB(A) over woonbebouwing zou liggen, is er aanleiding voor mogelijk extra handhavingspunten.

De grenswaarden leggen de gebruiksruimte van de luchthaven vast. Uitgangspunt van de berekening van deze grenswaarden is het invoerscenario dat door de provincie Noord-Holland is voorgesteld en waarmee de exploitant ook akkoord is.

#### *Invoerscenario*

Het invoerscenario is gelijk gebleven aan de omzettingsregeling zoals beschreven in rapport v&w100309.EHTX.rap (Adec's Airinfra, maart 2012). Dit bevat 43.120 vliegtuigbewegingen en 2.920 helikopterbewegingen.

#### *Gebruiksruimte*

Alle landende en startende luchtvaartuigen, inclusief helikopters, met een MTOW van meer dan 150 kg zijn in de berekening meegenomen. Het werkelijk toekomstig gebruik kan afwijken van deze aantallen, alsook de verdeling over de typen, zowel vliegtuigen als helikopter.

### **4 Ruimtelijke beperkingen**

Uit dezelfde berekening als waaruit de grenswaarden in  $L_{den}$  volgen, zijn de  $L_{den}$ -contouren bepaald voor de waarden van 70, 56 en 48 dB(A).

Met hetzelfde scenario als waarmee de  $L_{den}$ -grenswaarden zijn berekend, is het plaatsgebonden risico berekend. De  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontouren zijn vervolgens bepaald. De invoer en verdere rapportage zijn te vinden in het berekeningsrapport van Adec's Airinfra (pnh120803.rap).

De  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontouren en de 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour vormen gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen liggen zoals vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens, artikel 10, 11 en 12.

Aanvullend hierop legt het luchthavenbesluit ook het zogeheten veiligheidsgebied en een gebied met hoogtebeperkingen vast conform artikel 13 en 14 van het Besluit burgerluchthavens. Op de

luchthaven is geen sprake van luchtverkeersleiding, waarmee artikel 15 en 16 uit het Besluit niet van toepassing zijn. Artikel 17 van het besluit (instellen van laserstraalvrije gebieden) is niet van toepassing aangezien de luchthaven geen structureel nachtverkeer heeft en alleen incidentele helikoptervluchten van maatschappelijk belang buiten de daglichtperiode toestaat.

Het beperkingengebied in de omzettingsregeling is overgenomen uit het aanwijzingsbesluit. Dit beperkingengebied is gebaseerd op de oude geluidsmaat belasting kleine luchtvaart (Bkl) en wordt begrensd door de contour van 47 Bkl. Het gebied binnen de 47 Bkl-contour wordt onder de Wet luchtvaart vervangen door de 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour. Deze 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour is echter veel kleiner dan de 47 Bkl-contour. In de Provinciale beleidsnota regionale luchthavens Noord-Holland heeft de provincie het beleid vastgelegd om de oude 47 Bkl-contour te blijven gebruiken als aanvullend beperkingengebied om op deze manier het beschermingsniveau niet te verlagen vanwege invoering van een nieuwe geluidsmaat.

## **5 Onderscheid grenswaarden en regels**

De gebruiksmogelijkheden van de luchthavens zoals opgenomen in de aanwijzingsbesluiten zijn in de omzettingsregelingen vastgelegd in grenswaarden en regels. In de systematiek van de RBML, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, bestaat een belangrijk onderscheid in de toepassing en handhaving van regels en grenswaarden.

### *Grenswaarden*

De grenswaarden geven de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. De grenswaarden richten zich tot alle sectorgenoten en zijn niet gericht tot één bepaalde sectorgenoot. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening. Als een grenswaarde wordt overschreden, is het niet zo zeer van belang wie dat veroorzaakt heeft, als wel dat er een maatregel wordt getroffen die erop is gericht dat in de toekomst een overschrijding niet meer voorkomt. Het treffen van een maatregel kan ook inhouden dat er geen maatregel opgelegd wordt, indien geen overschrijding meer wordt voorzien. De bevoegdheid tot het opleggen van een maatregel is voor de luchthaven Texel neergelegd bij de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

Een maatregel is gericht tot diegene die het in zijn vermogen heeft deze uit te voeren en is in beginsel niet begrensd in tijd of een gebruiksjaar. Gedeputeerde Staten leggen de maatregel op zolang zij van oordeel zijn dat de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken als de betrokkenen zelf orde op zaken stellen door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren. De maatregel kan betrekking hebben op alle onderwerpen waarover Gedeputeerde Staten op grond van de wet bevoegd zijn. Een op te leggen maatregel zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn verwoord. Betrokkenen hebben de mogelijkheid om vooraf hun zienswijze met betrekking tot de maatregel kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete.



### *Regels*

Regels kunnen zich tot alle sectorgenoten richten, maar eenieder is daarop wel individueel aanspreekbaar. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden, op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een verplichting. Deze bevoegdheid is voor luchthavens van regionale betekenis, zoals de luchthaven Texel, neergelegd bij Gedeputeerde Staten.

### *Rapportage*

Handhaving gebeurt op basis van gegevens die de exploitant aan Gedeputeerde Staten rapporteert. De eisen aan de rapportage zijn onder andere geregeld in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. De exploitant houdt in een register bij zoals beschreven in artikel 14 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen met daarin de op grond van dit artikel verplichte gegevens

Binnen twee weken na het einde van elk kwartaal overlegt de exploitant een rapportage aan Gedeputeerde Staten over het gebruik van de luchthaven over de periode van het begin van het gebruiksjaar tot het einde van het kwartaal. De inhoud van de rapportage bevat in ieder geval de in artikel 13 uit de Regeling genoemde punten.

## **6 Artikelsgewijs**

### **Artikel 2.1**

Dit artikel beschrijft de luchthaven waarop dit luchthavenbesluit van toepassing is. Er wordt verwezen naar de kadastrale kaarten die in 2011 zijn geraadpleegd.

### **Artikel 2.2**

Dit artikel beschrijft de ligging van de start- en landingsbaan van de luchthaven. De ligging van de baan en de baandrempels dient in overeenstemming met het luchthavenbesluit in het AIP (Aeronautical Information Publication) te worden opgenomen.

### **Artikel 3.1**

Dit artikel regelt welk soort verkeer toegestaan is op de luchthaven Texel. Lid c is overgenomen uit de omzettingsregeling.

### **Artikel 3.2**

In dit artikel zijn de grenswaarden vastgelegd die de gebruikruimte van de luchthaven bepalen. De invoergegevens die gebruikt zijn voor de berekening zijn vastgelegd in het rapport pnh120803.rap (Adecs Airinfra, 2012). De routes die gebruikt zijn voor het berekenen van de in artikel 3.2 genoemde waarden in de handhavingpunten en de in artikel 4.2 tot 4.4 genoemde contouren zijn onderdeel van de invoergegevens en zijn opgenomen in het berekeningsrapport pnh120803.rap (Adecs Airinfra, 2012).

### **Artikel 3.3**

Dit artikel geeft de openstellingstijden van de luchthaven weer en is een omzetting van artikel 5 uit de omzettingsregeling.

### **Artikel 3.4**

Het gebruiksjaar is overgenomen uit de omzettingsregeling.

### **Artikel 4.1**

Dit artikel legt vast wat onder het luchthavengebied wordt verstaan.

### **Artikel 4.2**

Dit artikel legt de wettelijk minimale beperkingengebieden vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden gelden daardoor alleen voor zover deze buiten het luchthavengebied liggen. Omdat de contour van 70 dB(A)  $L_{den}$  binnen het luchthavengebied valt, wordt deze contour niet als beperkingengebied vastgesteld.

Op basis van hoofdstuk 6 uit bijlage 2, "Voorschrift voor de berekening en bepaling van de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontouren en het Totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens" van de Regeling burgerluchthavens kan stilering van de plaatsgebondenrisicocontouren toegepast worden. Daar waar de risicocontouren smaller zijn dan 60 meter en in het verlengde van de start- en landingsbaan kunnen de risicocontouren afgekapt worden. In dit luchthavenbesluit is stilering van de plaatsgebondenrisicocontouren niet toegepast.

De beperkingen die binnen de vastgestelde contouren gelden, zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens.

In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 70 dB(A)  $L_{den}$  worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige gebouwen aan hun bestemming onttrokken.

In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$  is nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan. In afwijking hierop is:

- nieuwbouw van een bedrijfswoning toegestaan, en
- kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor een woning of een geluidsgevoelig gebouw, gelegen op de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$  of in het gebied tussen de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$  en de contour van 70 dB(A)  $L_{den}$  die:
  - een open plek in de bestaande bebouwing opvult,
  - zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, of
  - binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is. Dit punt is pas van toepassing nadat de oude woning of het oude geluidsgevoelige gebouw aan de bestemming is onttrokken.

Voor de  $10^{-5}$  plaatsgebondenrisicocontour gaat het om de volgende beperkingen en uitzonderingen daarop:

- Woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen (i.c. scholen, ziekenhuizen en verpleeg- en verzorgingshuizen) worden aan hun bestemming onttrokken.
- Nieuwbouw van gebouwen is in principe niet toegestaan.
- Voortzetting van het rechtmatig gebruik van woningen, overeenkomstig hun oorspronkelijke bestemming, is toegestaan.
- Een rechtmatige gebruiker van een woning behoeft dit gebruik niet te beëindigen.
- Vervangende nieuwbouw van dienstwoningen is toegestaan.
- Vervangende nieuwbouw van beperkt kwetsbare gebouwen (i.c. kantoren, gevangenissen, bedrijfsgebouwen, sportcomplexen en recreatie- of logiescentra) is toegestaan op basis van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.
- Nieuwbouw van gebouwen niet zijnde woningen, kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare gebouwen is toegestaan op basis van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten. Hierbij kan worden gedacht aan de nieuwbouw van stallen voor dieren.

Door het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 8.9, derde lid, in artikel 8.47 van de Wet luchtvaart kunnen Gedeputeerde Staten voor bepaalde ruimtelijke initiatieven een verklaring van geen bezwaar afgeven. Gelet op artikel 8.49, tweede lid, van de Wet luchtvaart, mogen Gedeputeerde Staten deze verklaring van geen bezwaar pas afgeven nadat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door deze verklaring niet wordt geschaad. Voor een nadere toelichting hierover wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen 8.47 en 8.49 bij het wetsvoorstel RBML.

Binnen de  $10^{-5}$ -plaatsgebonden risicocontour van luchthaven Texel bevinden zich geen woningen. Hierdoor is er geen sprake van aan de bestemming onttrekken van woningen.

Binnen de  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontour gelden de volgende ruimtelijke beperkingen:

- Nieuwbouw van bedrijfswoningen is toegestaan.
- Nieuwbouw van gebouwen, niet zijnde een bedrijfswoning, is toegestaan op basis van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.
- Voor woningen en kwetsbare gebouwen kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven:
  - bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande, te handhaven, bebouwing, verandering van de bestemming van een gebouw, of
  - bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie met dien verstande dat de oorspronkelijke woning of kwetsbaar gebouw aan de bestemming wordt onttrokken.

In principe geldt dus een bouwverbod in het gebied van de  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontour, tenzij een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Het verplicht aan de bestemming onttrekken van bepaalde gebouwen is in deze contour niet aan de orde. De in artikel 11 van het Besluit burgerluchthavens opgenomen beperkingen gelden uitsluitend voor zover de gebieden in de  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontour niet tevens zijn gelegen in de  $10^{-5}$  plaatsgebondenrisicocontour. Indien dit laatste wel het geval is, gelden de beperkingen voor de  $10^{-5}$  plaatsgebondenrisicocontour voor dat

betreffende gebied. Het derde lid van artikel 11 bevat de voorwaarden op grond waarvan een verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven voor nieuwbouw van woningen en kwetsbare gebouwen. Ook hier geldt dat een verklaring van geen bezwaar pas door Gedeputeerde Staten kan worden afgegeven nadat van de zijde van de minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring veilig gebruik luchtruim is verleend. Voor een nadere toelichting over deze verklaring wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen 8.47 en 8.49 van de Wet.

Het veiligheidsgebied bevindt zich in het verlengde van de start- en landingsbaan en dient zo min mogelijk objecten te bevatten of hoogteverschillen (greppels, sloten, steile hellingen, etc.) om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen te verminderen. De wijze waarop de gebieden moeten worden bepaald en de eisen die aan de in deze gebieden toegestane objecten gelden, alsmede de eisen aan het terrein, zijn opgenomen in de Regeling burgerluchthavens.

De veiligheidsgebieden staan in de luchtvaart bekend als 'runway strip', RESA (Runway End Safety Area) en EXT-RESA (Extended Runway End Safety Area). De inrichtingseisen voor de EXT-RESA wijken af van de eisen met betrekking tot de RESA.

De afmetingen van de gebieden zijn beschreven in het ICAO Annex 14 Volume 1 Aerodrome design and operations en tevens in artikel 7 c.q. bijlage 3 van de Regeling Burgerluchthavens. Op basis van de baancodes (1 en 2) van Texel volgt uit deze Annex de minimale omvang van het veiligheidsgebied. Voor baan 04-22 geldt baancode 2C, waardoor het veiligheidsgebied voor deze baan een omvang heeft van 300 meter lang en 80 meter breed. Voor baan 13-31 geldt baancode 1B, waardoor het veiligheidsgebied voor deze baan een omvang heeft van 210 meter lang en 60 meter breed.

Rondom een luchthaven gelden beperkingen aan de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid. Deze hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'. In figuur 6 en figuur 7 zijn de hoogtebeperkingen aangegeven voor luchthaven Texel. In figuur 6 is een overzicht opgenomen van het gehele gebied van hoogtebeperkingen rondom de luchthaven, figuur 7 is een vergroot deel van dit gebied in de nabijheid van de start- en landingsbaan.

Binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour dient een afweging te worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling. In artikel 4.3 zijn de ruimtelijke beperkingen geregeld.

### **Artikel 4.3**

Op basis van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens dient een afweging over de ruimtelijke ontwikkeling te worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied gelegen tussen de 56 en 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour.

De afweging voor de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de luchthaven Texel is gebeurd in de Provinciale beleidsnota regionale luchthavens Noord-Holland. Zoals ook in de algemene toelichting is beschreven hanteert de provincie een (aanvullend) beperkingengebied. Dit aanvullend beperkingengebied, vastgelegd in artikel 4.3 lid b, is gebaseerd op de contour van 47 Bkl van de Aanwijzing (Bron: NLR 93-01-15 23:27:13).

Binnen het aanvullend beperkingengebied gelden dezelfde ruimtelijke beperkingen als de beperkingen die de Regeling burgerluchthavens aan de 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour zou verbinden. Voor het deel van de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour dat binnen de 47 Bkl-contour ligt, zijn hier dezelfde ruimtelijke beperkingen van toepassing. Voor die delen van de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour die buiten de 47 Bkl-contour gelegen zijn, gelden geen beperkingen.

#### **Artikel 5.1**

Dit luchthavenbesluit treedt slechts in werking indien tevens van de minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik is verkregen.

Dit luchthavenbesluit heeft de werking van een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Dit betekent dat bij het aanpassen van het bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan, de gemeente de bepalingen in het luchthavenbesluit in acht moet nemen.