



LUCHTVAARTTERREIN TERLET

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



Datum

Nummer

DGRDL/VI/L 96.001346, zoals gewijzigd bij besluit DGRDL/VI/L 96.007189 dd 10 december 1996

Onderwerp

Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Terlet, alsmede 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), houdende wijziging van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47), zoals gewijzigd bij wet van 7 juli 1994 (Stb. 1994, 601) en artikel 27 alsmede de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

Gelezen het verzoek van de KNVvL dd 1 februari 1995 aangaande de wijziging van de exploitant;

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 4 juli 1995;

BESLUIT

Artikel I

De beschikking van 14 april 1964, nr. LT/12058 (Stert. 1964, 79), waarbij het luchtvaartterrein Terlet laatstelijk is aangewezen, wordt als volgt gewijzigd.

A

In artikel 1 wordt de "Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart" vervangen door "Stichting Nationaal Zweefvliegcentrum Terlet".

B

Artikel 2 tot en met 4 worden vervangen door:

Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal burgerluchtverkeer met burgerzweefvliegtuigen, burgervliegtuigen die noodzakelijk zijn voor het doen opstijgen van de zweefvliegtuigen en -motorzweefvliegtuigen en op dit burgerluchtverkeer van en naar de landen die partij zijn bij het Akkoord van Schengen.
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de uniforme daglichtperiode onder de terplaatse geldende zichtweersomstandigheden.

Artikel 3

1. Het plan in hoofdzaak als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet omvat het bepaalde in het tweede en derde lid.

2. In het landingsterrein zijn gelegen:

a. een onverharde baan, gelegen in de geografische richting 040° - 220°, met een lengte van 1.182 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rij-banen, voor de vliegtuigen, welke worden gebruikt voor het doen opstijgen van zweefvliegtuigen, alsmede ten behoeve van motorzweefvliegtuigen, ingedeeld in codenummer 2 en codeletter C en een onverharde baan, gelegen in de geografische richting 120° - 300°, met een lengte van 590 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rij-banen, voor de vliegtuigen welke worden gebruikt voor het doen opstijgen van zweefvliegtuigen alsmede voor het gebruik door motorzweefvliegtuigen, ingedeeld in codenummer 1 en codeletter C, één en ander zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), en zoals aangegeven op kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit;

b. zes onverharde liebanen, waarvan drie gelegen in de geografische richting 040° - 220° en de overige in de richtingen 140° - 320°; 100° - 280°; 120° - 300°, eveneens aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.

3. De bij de banen behorende aan- en uitvliegroutes zijn aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit.

Artikel 4

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 5 bedoelde geluidszone, niet overschrijdt.

2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de in artikel 5 bedoelde geluidszone dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszone, te voorkomen.

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

Artikel 5

1. De 50 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage C, behorende bij dit besluit.

Artikel 6

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 van de Rijksluchtvaartdienst opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in het betreffende kwartaal 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 november van enig jaar tot 1 november van het daarop volgende jaar.



Artikel II

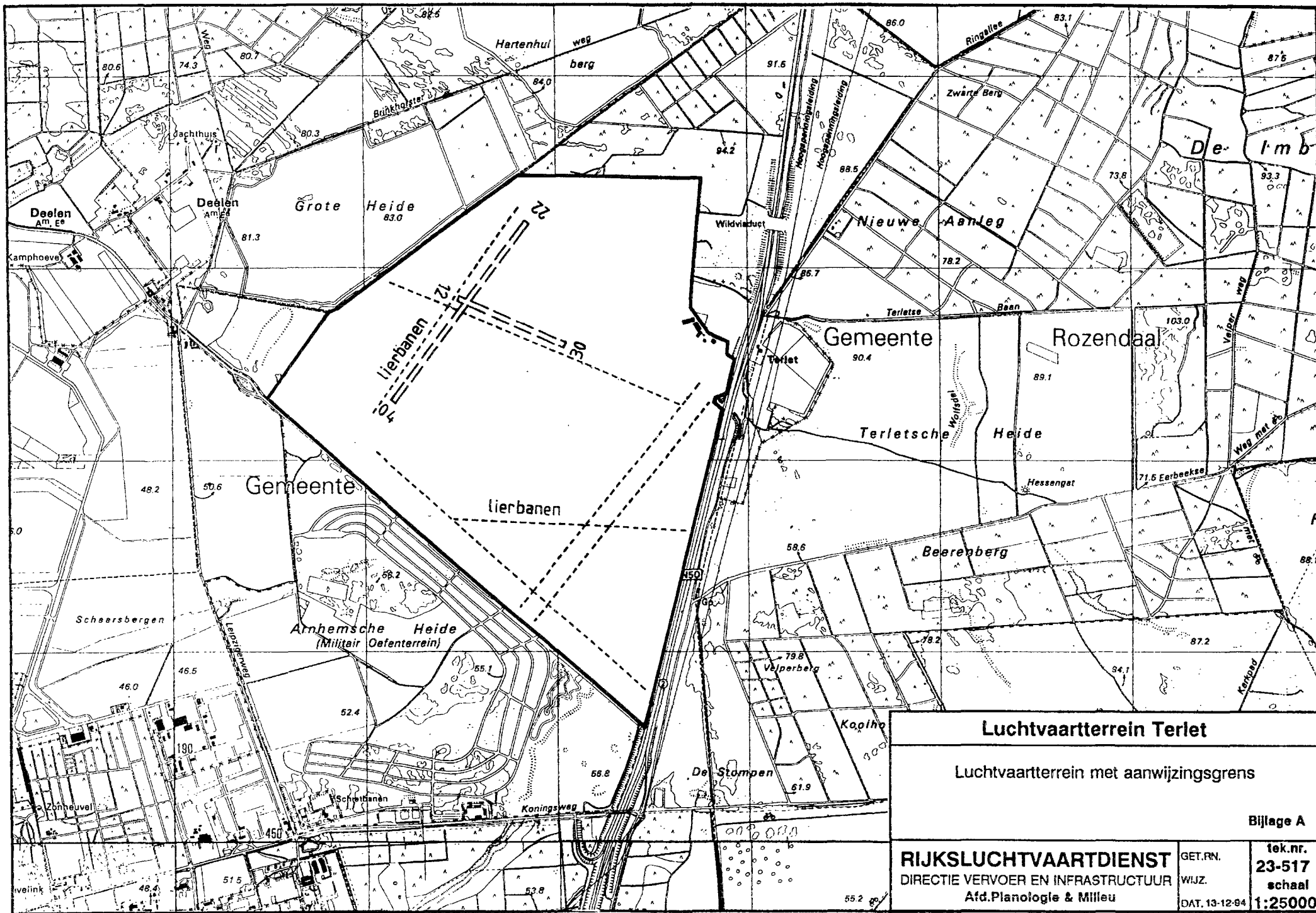
Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin de mededeling van het besluit wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 17 mei 1996

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

Bijlage A:	Kaart van het luchtvaartterrein Terlet.	(tek.nr. 23-517)
Bijlage B:	Kaart met de aan- en uitvliegroutes.	(tek.nr. 23-518)
Bijlage C:	Kaart met de geluidszone.	(tek.nr. 23.519)



Luchtvaartterrein Terlet	
Luchtvaartterrein met aanwijzingsgrens	
Bijlage A	
RIJKSLUCHTVAARDIENST	GET.NR. 23-517
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	WIJZ. schaal
Afd. Planologie & Milieu	DAT. 13-12-94 1:25000

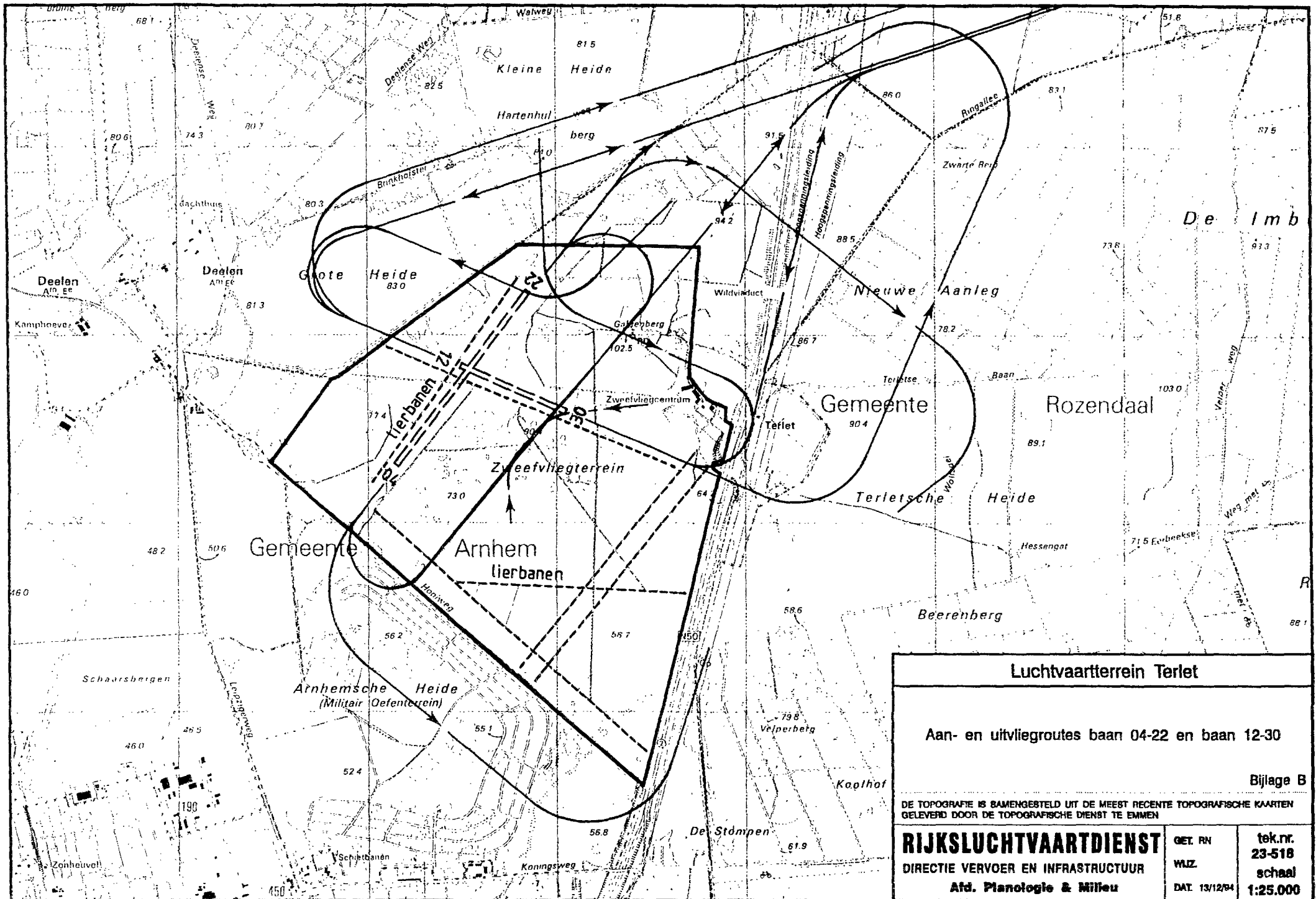
Beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens (als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onderdeel d, onder 2 en 3 van de Luchtvaartwet)

Het luchtverkeer dat thans op het luchtvaartterrein Terlet plaatsvindt wordt met name ingevuld vanuit het doel van het Nationaal Zweefvliegcentrum Terlet, te weten landelijk opleidingscentrum voor zweefvliegen en vanuit de recreatieve luchtvaart.

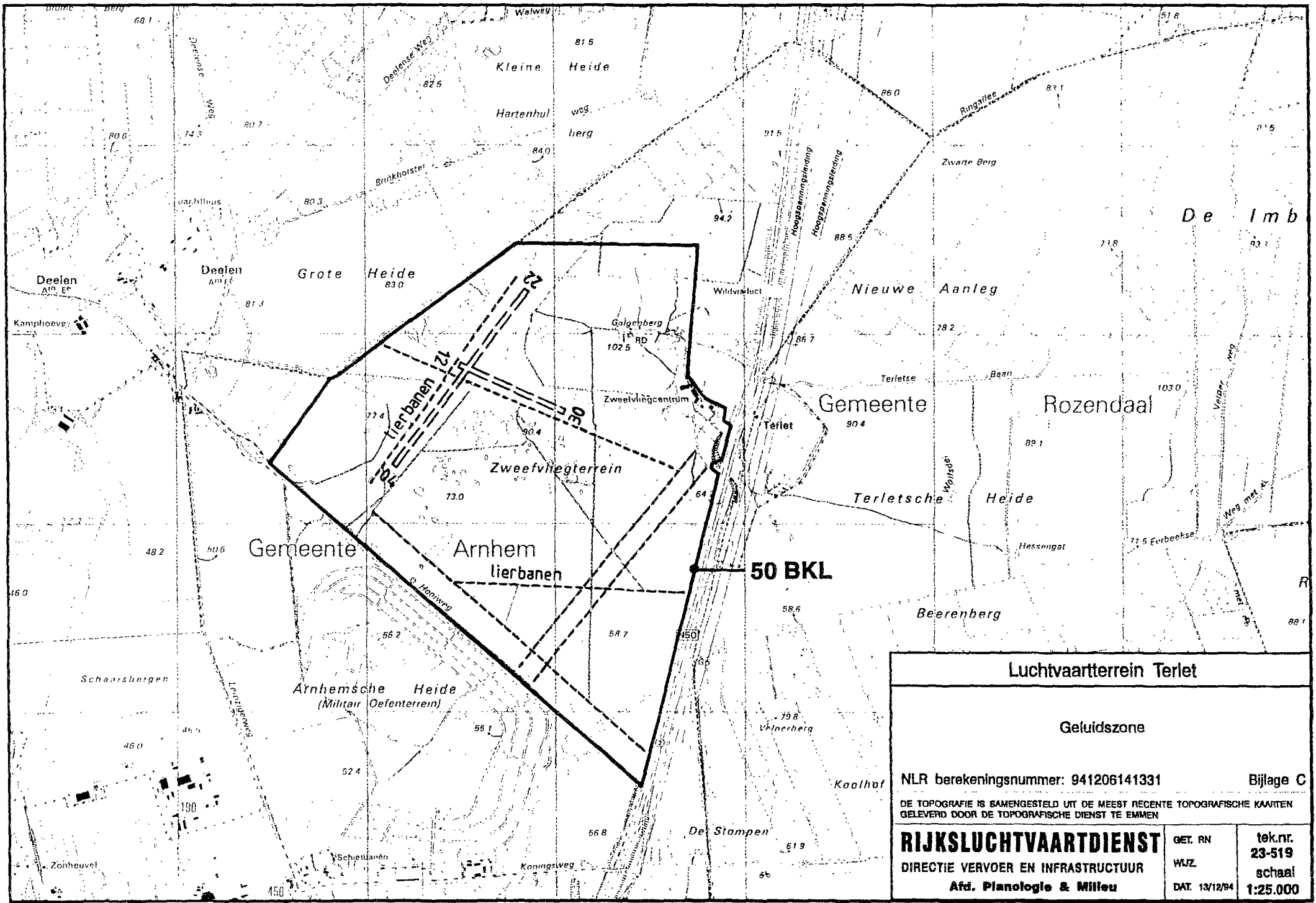
De autonome groei van de recreatieve luchtvaart is vooral mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 19.000 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. Bij de berekening van de geluidsbelasting is een geluidsreductie toegepast in verband met de lagere geluidsniveaus van de sleepvliegtuigen en de motorzweefvliegtuigen. Verder is bij de berekening alleen rekening gehouden met starts van motorzweefvliegtuigen, aangezien de landingen van motorzweefvliegtuigen wordt uitgevoerd als zweefvliegtuig.



Luchtvaartterrein Terlet		
Aan- en uitvliegroutes baan 04-22 en baan 12-30		
Bijlage B		
DE TOPOGRAFE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN		
RIJKSLUCHTVAARDIENST	GET. RN	tek.nr.
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	WLZ	23-518
Afd. Planologie & Milieu	DAT. 13/12/84	schaal 1:25.000



Luchtvaartterrein Terlet	
Geluidszone	
NLR berekeningsnummer: 941206141331	Bijlage C
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN	
RIJKS LUCHTVAARDIENST	GET. RN
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	WJZ
Afd. Planologie & Milieu	DAT. 13/12/84
	tek.nr. 23-519
	schaal 1:25.000

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 luchtvaartuigen 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 artikel 25 is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is voor wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22). Tenslotte dienen op grond van artikel 25g van de Luchtvaartwet regels te worden vastgesteld omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart", d.d. 21 september 1990.

Aangezien met betrekking tot het luchtvaartterrein Terlet slechts sprake is van vaststelling van de geluidszone omvat, op grond van de overgangsbepaling artikel VII, tweede lid, het ontwerp als bedoeld in artikel 20, tweede lid, ten behoeve van de geluidszone uitsluitend de gegevens welke betrekking hebben op of noodzakelijk zijn voor vaststelling van de geluidszone. Derhalve is artikel 20, tweede lid, onder a, b en c, van de Luchtvaartwet niet van toepassing. Het vaststellen van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Terlet geschiedt op basis van een besluit als bedoeld in artikel 27 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Terlet ten behoeve van vaststelling van de geluidszone .

In de aanwijzing van 14 april 1964 zijn voorts enkele kleine wijzigingen aangebracht.

In 1995 is de exploitatie van het luchtvaartterrein Terlet gelegd in handen van de Stichting Nationaal Zweefvliegcentrum Terlet. Artikel 1 is hieraan aangepast.

Sedert 14 maart 1975 is aan de exploitant van het luchtvaartterrein Terlet ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet ten behoeve van het medegebruik van het luchtvaartterrein door één motorzweefvliegtuig. Deze ontheffing is tot 1 mei 1982 vier maal afgegeven, onder de daarbij gegeven voorwaarden en betrof een proefperiode. Daarna is jaarlijks aan de exploitant van het luchtvaartterrein een ontheffing als voornoemd verleend ten behoeve van het medegebruik van het luchtvaartterrein door motorzweefvliegtuigen, waarbij het aantal motorzweefvliegtuigen en een maximum aantal vliegbewegingen in de voorwaarden werden aangegeven. Het aantal motorzweefvliegtuigen is sedert 26 april 1984 niet meer in de

onthefing aangegeven, wel is een maximum aantal starts gehandhaafd.

Bij beschikking van 22 mei 1986, nr. LT/L 22951, zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat geluidsbeperkende maatregelen getroffen ten aanzien van het gebruik van motorzweefvliegtuigen op het luchtvaartterrein Terlet. Deze beschikking is gebaseerd op het besluit van 21 mei 1981 (Stb. 1981, 343), houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidshinder door luchtvaartuigen. In deze beschikking is een maximum aantal bewegingen per motorzweefvliegtuig per jaar aangegeven. In verband daarmee is in de daaropvolgende verleende jaarlijkse onthefing als voornoemd dan ook geen maximum aantal bewegingen meer aangegeven. Sedert 1989 wordt jaarlijks een gecombineerde onthefing verleend van zowel de verbodsbepaling van artikel 33, eerste lid, onder a, als van artikel 34, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet.

Met de wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Terlet ten behoeve van vaststelling van de geluidszone zijn in de aanwijzing thans eveneens de motorzweefvliegtuigen opgenomen. Tegelijk met het nemen van het onderhavige besluit wordt bedoelde onthefing ingetrokken door middel van een besluit van de Directeur-Generaal Rijksluchtvaartdienst.

Deze 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 28 oktober 1994 bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet plaatsgevonden met Gedeputeerde Staten van Gelderland en de gemeenteraad van Arnhem. De ontwerp-aanwijzing heeft met de bijbehorende stukken van 13 maart tot en met 15 mei 1995 ter inzage gelegen bij de provincie Gelderland en de gemeente Arnhem.

Bij de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet zijn geen schriftelijke bezwaren ingediend en ook tijdens de door genoemde commissie op 11 mei 1995 gehouden hoorzitting zijn geen mondelinge zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op het ambtshalve karakter van deze aanwijzing is de Luchtvaartwet van toepassing zoals deze is gewijzigd naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Algemene wet bestuursrecht. Het advies van voornoemde commissie is op 6 juli 1995 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Gebruik van het luchtvaartterrein

Het luchtvaartterrein Terlet is in april 1951 opengesteld. De meest recente aanwijzing is de beschikking van 14 april 1964, nr. LT/12058. Het luchtvaartterrein is bestemd voor gebruik door openbaar nationaal burgerluchtverkeer met burgerzweefvliegtuigen alsmede burgervliegtuigen die noodzakelijk zijn voor het doen opstijgen van die zweefvliegtuigen en -motorzweefvliegtuigen, en op datzelfde burgerluchtverkeer van en

naar de landen die partij zijn bij het Akkoord van Schengen. De term burgerlijke zweefvliegtuigen is vervangen door burgerzweefvliegtuigen. Voor het verwerken van het zgn. intra-Schengenverkeer zijn geen fysieke maatregelen noodzakelijk.

Er zijn twee onverharde banen in de aanwijzing opgenomen. De geografische richting, lengte en minimale breedte van de banen zijn aangegeven in artikel 3. Voor het doen opstijgen van zweefvliegtuigen wordt gebruik gemaakt van de liermethode dan wel een sleepvliegtuig of er wordt opgestegen met een motorzweefvliegtuig. De toegelaten totaal massa van een sleepvliegtuig bedraagt maximaal 1.000 kg. Tevens zijn ten behoeve van het oplieren van de zweefvliegtuigen zes lierbanen aanwezig.

Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de uniforme daglichtperiode onder de terplaatse 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 Terlet geldt een luchtruimklasse C, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 5 km. De vluchten worden uitgevoerd onder de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR) en vinden plaats overeenkomstig de aan- en uitvliegroutes zoals aangegeven op de kaarten in bijlage B.

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, circuit, landing);
- het tijdsgeïntegreerd geluidsniveau (waarin de factor snelheid is verwerkt).

In bijlage C is de 50 Bkl-geluidszone opgenomen. De geluidszone is berekend met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving. Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en een codeletter, gerelateerd aan de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van het luchtvaartterrein gebruik kan maken.

De 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. Het resultaat van de uitgevoerde zoneringsberekening is opgenomen in het rapport NLR CR 94488L.

Bij de berekening van de geluidsbelasting is een geluidsreductie toegepast in verband met de lagere geluidsniveaus van de sleepvliegtuigen en de motorzweefvliegtuigen. Verder is bij de berekening alleen rekening gehouden met starts van motorzweefvliegtuigen, aangezien de landingen van motorzweefvliegtuigen wordt uitgevoerd als zweefvliegtuig.

Aangezien de geluidszone binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein Terlet is gelegen, zijn geen aanwijzingen van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet benodigd. Het niet geven van deze aanwijzingen houdt mede in dat in de te doorlopen procedure de stappen van het vragen van advies aan de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie en het - ter kennisneming - toezenden van deze aanwijzingen aan de Tweede Kamer niet hebben plaatsgevonden. Voor het overige is de in de Luchtvaartwet gegeven procedure gevolgd.

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 binnen 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 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 luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 24, derde lid van de Luchtvaartwet is bepaald, dat in de aanwijzing van het luchtvaartterrein in ieder geval voorschriften worden gesteld om overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Deze voorschriften 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 (art. 62, jo. 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 ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te tonen dat door het te verwachten gebruik van het luchtvaartterrein de geluidszone niet zal worden overschreden. 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 Luchtvaartwet per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld. In het handhavingsvoorschrift zal worden aangegeven op welke wijze toezicht en controle plaatsvindt. In dit voorschrift wordt tevens aangegeven op welke wijze de voor het berekenen van de geluidsbelasting benodigde gegevens worden verzameld. Het handhavingsvoorschrift is openbaar.

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 van luchtvaartuigen, bepaalde vormen van luchtvaart, bepaalde start of landingsbanen, voor bepaalde tijdsperiodes of gericht tegen bepaalde luchtvaartuigen waarmee de gezagvoerder in een periode van 12 maanden twee keer het verbod bedoeld in artikel, 34 eerste lid van de Luchtvaartwet 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 kan de Minister van Verkeer en Waterstaat, voor een luchtvaartterrein waarvoor de geluidszone is vastgesteld, een commissie instellen ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein. De instelling van zo'n commissie voor het luchtvaartterrein Terlet wordt niet overwogen.

Artikelsgewijze toelichting

artikel 4 en 6

Aan de hand van de kwartaaloverzichten die de exploitant op grond van het gestelde in artikel 142 van de Regeling Toezicht Luchtvaart 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.

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, de secretaris van de Rijksplanologische Commissie respectievelijk van de Rijksmilieuhygiënische Commissie. Tevens wordt, gelet op artikel 24 van de Luchtvaartwet, een afschrift gezonden aan Gedeputeerde Staten van - Gelderland, de Gemeenteraad van Arnhem en de leden van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet.