

---

## 347

### Besluit van 4 september 2015 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Volkel (Luchthavenbesluit Volkel)

---

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van onze Minister van Defensie van 16 juni 2015, nr. BS2015012434, Directie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu;

Gelet op artikel 10.15 van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 15 juli 2015, No.W07.15.0197/II);

Gezien het nader rapport van onze Minister van Defensie van 28 augustus 2015, nr. BS2015016446, Directie Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu);

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

##### Artikel 1.1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. *extramurale opslag of verwerking*: opslag of verwerking anders dan in een volledig afgesloten gebouw;
- b. *gebruiksjaar*: de periode van een jaar die loopt van 1 januari tot en met 31 december;
- c. *recreatief burgerluchtverkeer*: luchthavenluchtverkeer in de vorm van modelvliegen, motorsportvliegen, sleepvliegen of zweefvliegen, als bedoeld in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens;
- d. *uniforme daglichtperiode*: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;
- e. *vliegtuigbeweging*: start of landing van een vliegtuig van of op de luchthaven;
- f. *wet*: Wet luchtvaart.

## **HOOFDSTUK 2 HET LUCHTHAVENGEBIED EN HET BEPERKINGEN- GEBIED**

### **Artikel 2.1**

1. Het luchthavengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

2. Het beperkingengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 2 bij dit besluit.

3. Het beperkingengebied is samengesteld uit:

a. het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit;

b. het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2, dat als zodanig is aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit;

c. het gebied waarbinnen bepaald grondgebruik of een bestemming binnen de in artikel 3.2.3 aangewezen categorieën niet is toegestaan, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit.

## **HOOFDSTUK 3 BESTEMMING EN GEBRUIK VAN DE GROND**

### *Paragraaf 3.1 Het luchthavengebied*

#### **Artikel 3.1.1**

De gronden die zijn bestemd en worden gebruikt voor het banenstelsel van de luchthaven, de rolbanen, de vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en vliegtuigshelters en de gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Volkel, zijn als zodanig aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

### *Paragraaf 3.2 Het beperkingengebied*

#### **Artikel 3.2.1**

De artikelen 5 tot en met 14 van het Besluit militaire luchthavens zijn van toepassing ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de gronden zoals aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit. Op deze kaart zijn tevens aangewezen de gebieden behorende bij de waarden van de geluidsbelasting hoger dan 40, 45 en 65 Kosteneenheden.

#### **Artikel 3.2.2**

Artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens is van toepassing ten aanzien van de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, onderscheidenlijk de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem, op de gronden zoals aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit.

#### **Artikel 3.2.3**

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare;
- b. natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden;

- c. vishouderijen met extramurale bassins;
- d. extramuraal opslag of verwerking van organisch materiaal;
- e. afvalwaterzuiveringsinstallaties.

2. In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 10.17, zesde lid, juncto artikel 8.9 van de wet.

3. De verklaring van geen bezwaar wordt slechts afgegeven indien aan de hand van een door de aanvrager in te dienen fauna-effectstudie kan worden aangetoond dat een grondgebruik of een bestemming niet leidt tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven.

4. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen voorwaarden verbonden worden.

## **HOOFDSTUK 4 GRENSWAARDEN EN REGELS VOOR HET LUCHT-HAVENLUCHTVERKEER**

### *Paragraaf 4.1 Grenswaarde en regels voor het militaire luchtverkeer*

#### **Artikel 4.1.1**

Voor het militaire luchtverkeer geldt de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor militair luchtverkeer, waarvan de geografische ligging is aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit.

#### **Artikel 4.1.2**

1. De luchthaven is voor militair luchtverkeer geopend:
  - a. op maandag tot en met donderdag van de aanvang van de uniforme daglichtperiode tot 24.00 uur;
  - b. op vrijdag van de aanvang van de uniforme daglichtperiode tot 16.45 uur.
2. In afwijking van het eerste lid kan gedurende de nachtelijke uren van maandag 00.00 uur tot vrijdag 07.00 uur door militair luchtverkeer worden gestart en geland ten behoeve van nationale of internationale oefeningen.
3. Buiten de in het eerste lid genoemde openstellingstijden kan door militair luchtverkeer worden gestart en geland in geval van dringende operationele noodzaak.

### *Paragraaf 4.2 Grenswaarden en regels voor het burgerluchtverkeer*

#### **Artikel 4.2.1**

1. Voor het recreatief burgerluchtverkeer, met uitzondering van zweefvliegen en modelvliegen, geldt als grenswaarde een maximum van 500 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.
2. Voor zweefvliegen geldt als grenswaarde een maximum van 7.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

#### **Artikel 4.2.2**

1. De luchthaven is voor recreatief burgerluchtverkeer geopend binnen de uniforme daglichtperiode, te rekenen vanaf 08.00 uur lokale tijd en indien geen militair luchtverkeer plaatsvindt.
2. Op zondag en op christelijke feestdagen:
  - a. is sleepvliegen niet toegestaan vóór 12.00 uur;

b. vinden tussen 09.00 uur en 12.00 uur niet meer dan drie starts met een motorzweefvliegtuig plaats.

3. De luchthaven is geopend voor het landen en starten van burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient en dat volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet daartoe gerechtigd is.

#### *Paragraaf 4.3 Afwijking van regels in verband met evenementen*

##### **Artikel 4.3.1**

1. De commandant van de militaire luchthaven kan ten behoeve van luchthavenluchtverkeer in het kader van een luchtvaartevenement op de luchthaven toestaan dat voor de duur van dat evenement wordt afgeweken van:

a. de dagen, genoemd in artikel 4.1.2, eerste lid, en van het eindtijdstip, genoemd in het eerste lid, onderdeel b, van dat artikel;

b. artikel 4.2.2, met dien verstande dat geen luchthavenluchtverkeer plaatsvindt vóór de aanvang van de uniforme daglichtperiode.

2. Ten behoeve van een evenement als bedoeld in het eerste lid staat de luchthaven binnen de voor het militair luchtverkeer geldende openstellingstijden eveneens open voor burgerluchtverkeer dat onderdeel uitmaakt van het betrokken evenement.

3. Door de commandant van de luchthaven wordt mededeling gedaan aan de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu Luchthaven Volkel en lokale bladen van de dagen en uren waarop het luchtvaartevenement plaatsvindt.

## **HOOFDSTUK 5 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 5.1**

Artikel 3.2.3, eerste lid, is niet van toepassing op een grondgebruik of een bestemming voor zover dit gebruik of die bestemming rechtmatig is op de dag voorafgaande aan de dag van inwerkingtreding van dit besluit.

### **Artikel 5.2**

Evaluatie van de milieueffecten van dit luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats op de wijze, omschreven in bijlage 7 behorende bij dit luchthavenbesluit.

### **Artikel 5.3**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

#### **Artikel 5.4**

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit wordt aangehaald als: Luchthavenbesluit Volkel.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 4 september 2015

Willem-Alexander

De Minister van Defensie,  
J.A. Hennis-Plasschaert

Uitgegeven de *achtste* oktober 2015

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
G.A. van der Steur

# Bijlage 1 Kaart luchthavengebied

**Legenda**

- Luchtvaartterrein
- Eigendom Defensie
- Perceelgrens
- Gemeentegrens
- Omheining hekwerk

**Luchtvaartterrein incl. kadastrale situatie**

45H03 Vliegbasis Volkel  
Schaak nvt (A3)  
Datum: 31 oktober 2013

**Commissaris van de Koning**  
Overheid van Fryslân

Deel van de kadastrale kaart van de gemeente De Wierdt, provincie Fryslân, met de kadastrale situatie van de vliegbasis Volkel. De kadastrale kaart is een afbeelding van de kadastrale situatie van de vliegbasis Volkel, met de kadastrale situatie van de vliegbasis Volkel. De kadastrale kaart is een afbeelding van de kadastrale situatie van de vliegbasis Volkel, met de kadastrale situatie van de vliegbasis Volkel.









# Bijlage 4 Kaart obstakelbeheergebied vliegfunnel en IHCS

**Legenda**

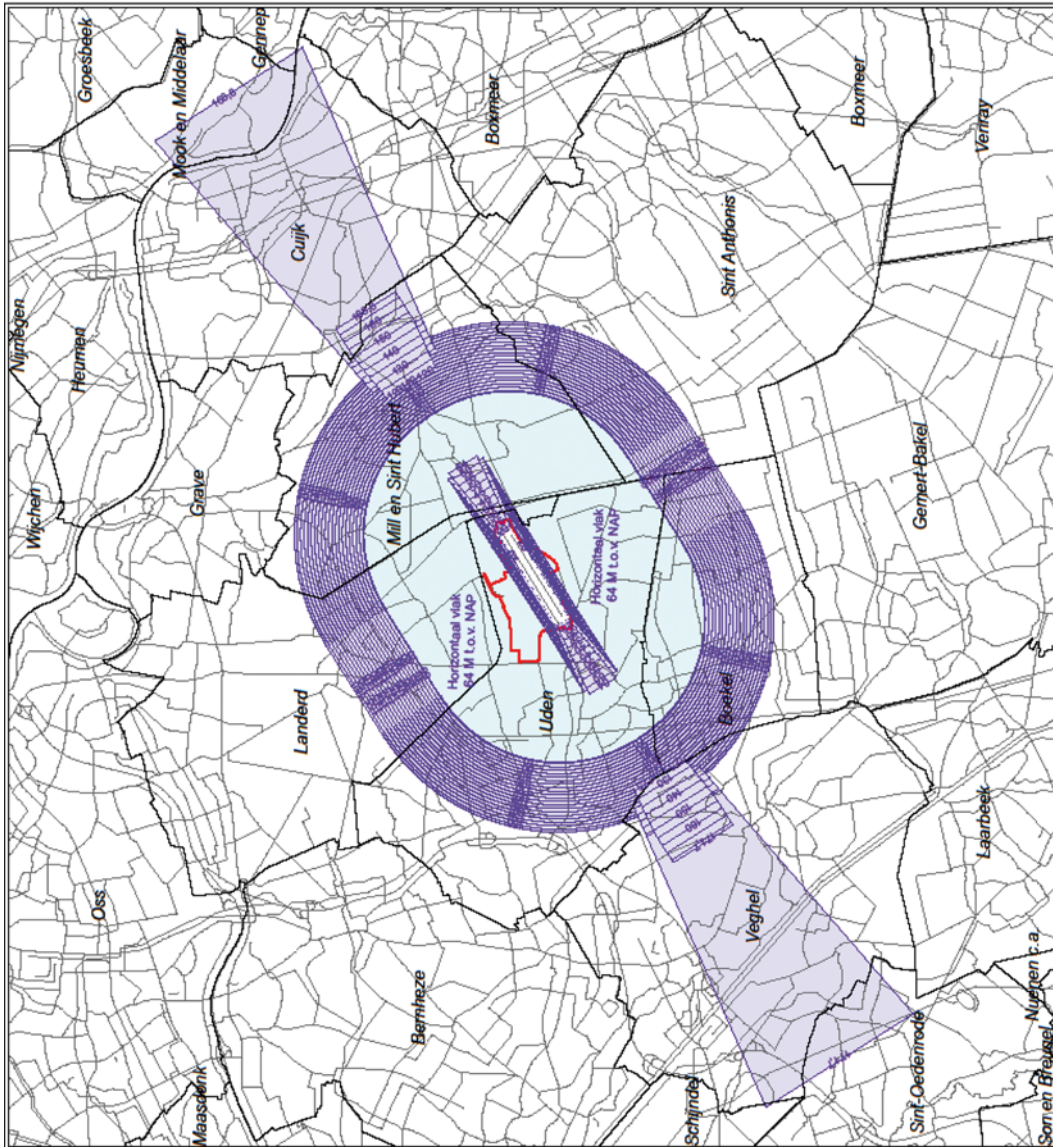
- Obstakelvrije hoogtes in meters Lo.v. NAP
- Bebouwingsvrije zone
- Funnel en conical surface
- Horizontaal vlak 64 meter Lo.v. NAP
- Luchthavensgebied
- Gemeentegrens

## Luchthavenbesluit Luchthaven Volkel

### Obstakelbeheergebied (Funnel en IHCS)

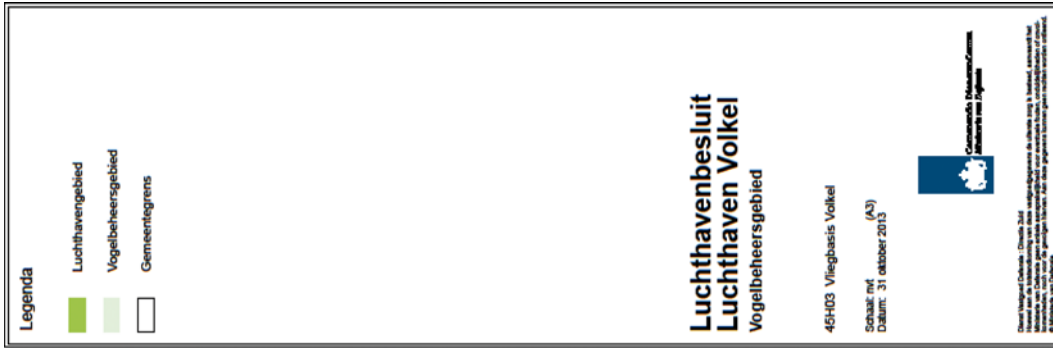
45-H03 Vliegbasis Volkel  
Schaak nvf (A3)  
Datum: 31 oktober 2013

De afbeelding is een digitale afbeelding van een vliegveld. Het is niet bedoeld om te worden gebruikt voor navigatie of andere doeleinden. Het is de verantwoordelijkheid van de gebruiker om de juistheid van de afbeelding te controleren. Het is niet aanvaardbaar om de afbeelding te kopiëren, te verspreiden of anderszins openbaar te maken. Het is niet aanvaardbaar om de afbeelding te gebruiken voor commerciële doeleinden. Het is niet aanvaardbaar om de afbeelding te gebruiken voor andere doeleinden. Het is niet aanvaardbaar om de afbeelding te gebruiken voor andere doeleinden.





## Bijlage 6 Kaart vogelbeheersgebied



## **Bijlage 7 Evaluatie- en monitoringsprogramma**

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer bepaalt dat de milieugevolgen van een besluit ten behoeve waarvan een Milieueffectrapport is opgesteld, geëvalueerd moeten worden. Deze bepaling geldt ook voor het luchthavenbesluit Volkel en is een verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de activiteit op het milieu door het verzamelen van gegevens over de feitelijke ontwikkeling van de milieubelasting van de luchthaven en de omgeving en het toetsen van de prognoses over de effecten van die activiteit in het milieueffectrapport, opdat zo nodig bijgestuurd kan worden.

De evaluatie zal onder de verantwoordelijkheid van het CLSK worden uitgevoerd, die over de resultaten daarvan rapporteert aan de Minister van Defensie.

De volgende punten dienen bij de evaluatie in kaart te worden gebracht:

- de bijdrage van het luchtverkeer aan de geluidsbelasting zal vergeleken dienen te worden met de in het MER opgenomen vooronderstelde geluidsbelasting en de in de aanwijzing opgenomen geluidszone;
- externe ontwikkelingen, maar ook nieuwe berekeningsmethodieken c.q. meetmethoden, welke relevant zijn voor de gekozen variant.

De volgende aspecten zullen in de evaluatie aan de orde dienen te komen.

- voortschrijdende inzichten en waar mogelijk effecten op het gebied van milieu, inclusief geluidsbelasting, hinderbeleving, externe veiligheid en flora en fauna, in relatie tot de luchthaven en startende en landende vliegtuigen;
- mogelijkheden om hinderbeleving in relatie tot ontwikkelingen in het vliegverkeer te monitoren door aan te sluiten bij de internationale standaard voor het meten van hinderbeleving conform ISO-15666:2002.

De evaluatie zal drie jaren na in werking treden van het besluit en aan de hand van actuele en beschikbare gegevens dienen plaats te vinden.

## NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen	14
1. Inleiding	14
1.1. Wettelijk kader	14
1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit	15
1.3. De procedure van totstandkoming	16
2. Voorgeschiedenis	17
3. Koninklijke luchtmacht	18
3.1. Inleiding	18
3.1.1. Militaire taken van de Koninklijke luchtmacht	19
3.1.2. Civiele taken van de Koninklijke luchtmacht	22
3.1.3. Omvang van de taken	22
3.1.4. Ontwikkelingen	23
3.2. Beschikbare middelen	23
3.2.1. Luchtvaartuigen	23
3.2.2. Luchthavens	24
3.3. Vliegtuigbewegingen	26
3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens	27
3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens	27
4. Gebruik van de luchthaven Volkel	27
4.1. Inleiding	27
4.2. Militaire vliegtuigbewegingen	27
4.3. Burgervliegtuigbewegingen	29
5. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven Volkel	30
5.1. Inleiding	30
5.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer	30
5.2.1. Volkel referentiesituatie	31
5.2.2. Volkel voorgenomen activiteit	31
5.3. De in het MER onderzochte milieueffecten	32
5.3.1. Geluidsbelasting	32
5.3.2. Externe veiligheid	35
5.3.3. Luchtkwaliteit	36
5.3.4. Ecologie	38
6. Overwegingen en besluit	38
6.1. Inleiding	38
6.2. Overwegingen en besluit	38
7. Handhaving	41
8. Administratieve lasten	41
Toelichting – Artikelsgewijs	42

## Lijst van gebruikte afkortingen

AWACS	Airborne Early Warning and Control System
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BML	Besluit militaire luchthavens
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
DOB	Deployment Operating Base
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EV	Externe veiligheid
IHCS	Inner Horizontal and Conical Surface
ILS	Instrument landingssysteem
Ke	Kosteneenheid
LOC	Lines of Communication
Lvw	Luchtvaartwet
MDF	Main Defence Force
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure zoals bedoeld in de Wet milieubeheer)
MOB	Main Operating Base
Navo	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden
PM <sub>2,5</sub>	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 2,5 µm
PM <sub>10</sub>	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 10 µm
PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Quick Reaction Alert
SAI	Sea Air Interface
SAR	Search and Rescue
SMT	Structuurschema Militaire Terreinen
Stb.	Staatsblad
Stcrt.	Staatscourant

## **Algemeen**

Deze toelichting bestaat uit een algemeen deel en een artikelsgewijze toelichting. In het algemene deel zal in de hoofdstukken 1 en 2 allereerst worden ingegaan op het wettelijk kader en de voorgeschiedenis van dit luchthavenbesluit. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de taken van de Koninklijke luchtmacht als onderdeel van de krijgsmacht en de daarvoor beschikbare luchtvaartuigen en luchthavens. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke rol de luchthaven Volkel speelt en welke taken aan de luchthaven Volkel zijn toebedeeld. Hoofdstuk 4 bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven Volkel en de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de benodigde geluidsruimte om de aan de luchthaven Volkel toebedeelde militaire taken te kunnen uitoefenen. Hoofdstuk 4 bevat ook de onderbouwing van het burgermedegebruik van de luchthaven. Hoofdstuk 5 bevat de bespreking van het milieueffectrapport. In hoofdstuk 6 worden de overwegingen weergegeven die aan dit luchthavenbesluit ten grondslag liggen. Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de handhaving. Hoofdstuk 8 betreft de administratieve lasten. Ten slotte volgt een artikelsgewijze toelichting.

### **1. Inleiding**

Het luchthavenbesluit Volkel legt de gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Volkel vast en bevat de ruimtelijke beperkingen die daarmee samenhangen. Het vervangt het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Volkel van 1 juni 1960 (Stcrt. 112).

#### *1.1. Wettelijk kader*

Het luchtvaartterrein van de vliegbasis Volkel is destijds op basis van de Luchtvaartwet door de Minister van Defensie aangewezen bij het hiervoor genoemde besluit van 1 juni 1960, zoals gewijzigd bij beschikking van 23 juni 1961 (Stcrt. 127).

Burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein werd mogelijk gemaakt door middel van ontheffingen op grond van artikel 34 van de Luchtvaartwet.

In 2008 is een wijziging van de Wet luchtvaart tot stand gekomen in welk kader de regeling van luchtvaartterreinen in de Luchtvaartwet is vervangen door een nieuw juridisch kader voor luchthavens in de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561).

Onder het regime van de Wet luchtvaart vindt het onderhavige luchthavenbesluit Volkel zijn basis in artikel 10.15, eerste lid, van die wet. Het burgermedegebruik van de militaire luchthaven Volkel wordt in het luchthavenbesluit Volkel mogelijk gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 10.27 van die wet door middel van een vergunning voor burgermedegebruik.

Op basis van artikel 10.12 is het Besluit militaire luchthavens (BML) vastgesteld. Het BML bevat in het bijzonder:

– uniforme grenswaarden voor de geluidsbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen voor militaire luchthavens met een luchthavenbesluit; het gebied behorende bij de grenswaarde bepaalt de geluidszone;

– regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer; het gebied behorende bij de regels bepaalt het obstakelbeheergebied.

Daarnaast bevat het BML regels met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthavens door burgerluchtverkeer, waaronder recreatief burgerluchtverkeer.

De Wet luchtvaart en de Wet ruimtelijke ordening bevatten regels voor een vanuit geluidhinder en veiligheid duurzame ruimtelijke inpassing van een luchthaven in zijn (gebouwde) omgeving. In het luchthavenbesluit wordt deze ruimtelijke inpassing integraal én direct geregeld voor het luchthaven- en het beperkingengebied.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening bevatten regels die gemeenten verplichten bij de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan of een beheersverordening rekening te houden met de aanwezigheid van de militaire luchthaven, de geluidszone en het obstakelbeheergebied. Voor het gebied dat ligt binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, waarvoor geen bestemmingsplan geldt dat of beheersverordening geldt die in overeenstemming is met het besluit, geldt het besluit als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het besluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt.

In het vervolg van deze toelichting zal de Wet luchtvaart worden aangeduid met «de wet» en het luchthavenbesluit Volkel met «het besluit».

### *1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit*

Op grond van artikel 10.15 van de wet worden in het besluit het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven (artikel 10.16, tweede lid, van de wet). Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de geluidsbelasting en de vliegveiligheid in verband met de nabijheid van de luchthaven (artikel 10.17, eerste lid, van de wet). Het luchthavenbesluit bevat tevens grenswaarden voor geluidsbelasting en regels voor het luchtverkeer. Aan de hier genoemde wettelijke bepalingen is in het besluit als volgt invulling gegeven.

De vaststelling van het luchthavengebied en het beperkingengebied is opgenomen in hoofdstuk 2 van het luchthavenbesluit. Op kaarten in de bijlagen bij het besluit zijn deze gebieden aangewezen. Het beperkingengebied is samengesteld uit de geluidszone, het obstakelbeheergebied en het vogelbeheersgebied.

In hoofdstuk 3 van het besluit zijn de regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied opgenomen. De regels voor het beperkingengebied kennen verschillende regimes die gelden voor de gronden die op de desbetreffende kaarten zijn aangewezen.

Hoofdstuk 4 van dit besluit bevat grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer en hoofdstuk 5 tenslotte bevat de overgangs- en slotbepalingen.

De kaarten voor het vaststellen van de gebieden worden ingevolge artikel 8.5 van de wet gemaakt op een schaal die zich niet leent voor opname in het luchthavenbesluit zelf, als gevolg waarvan in het luchthavenbesluit en de publicatie daarvan in het Staatsblad noodzakelijkerwijs een kleinere kaart wordt opgenomen. De originele kaarten kunnen evenwel desgewenst worden ingezien bij het Ministerie van Defensie in Den Haag.

### *1.3. De procedure van totstandkoming*

Met ingang van 1 november 2009 is de in de Luchtvaartwet opgenomen procedure voor aanwijzing van luchtvaartterreinen vervangen door de in de Wet luchtvaart neergelegde procedure waarbij een luchthaven tot stand komt via een zogenaamd luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit Volkel wordt op grond van artikel 10.15 van de wet vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur.

Gezien de problematiek ten aanzien van de bouwbeperkingen rond de vliegbasis Volkel en de gevolgen voor met name het dorp Volkel is in het kader van de totstandkoming van het luchthavenbesluit Volkel de uitgebreide m.e.r.-procedure van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer – het Milieueffectrapport militaire luchthaven Volkel (MER) – toegepast.

De m.e.r.-procedure is in mei 2002 ingezet met de publicatie van de Startnotitie militaire luchtvaartterrein Volkel. De Richtlijnen voor het MER zijn in maart 2003 vastgesteld door het bevoegd gezag. In 2005 is het MER militair luchtvaartterrein Volkel opgeleverd. Wijzigingen in de functies en taken van de militaire luchtvaartterreinen, waaronder het luchtvaartterrein Volkel, waren aanleiding voor het opstellen van een Aanvulling MER militair luchtvaartterrein Volkel. In 2009 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de provincie Noord-Brabant en de betrokken gemeenten over de concept-tekst van het ontwerp-luchthavenbesluit Volkel, het MER en de Aanvulling MER. In het overleg is door de provincie en een aantal gemeenten aan Defensie verzocht een optimalisatie van de ligging en de omvang van de geluidszone uit te voeren. Defensie heeft een optimalisatie uitgevoerd en de resultaten daarvan zijn begin 2011 besproken met de regio en zouden vervolgens worden neergelegd in een Tweede Aanvulling MER militair luchtvaartterrein Volkel.

De beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis: een kleinere krijgsmacht in een onrustige wereld* van 8 april 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 32 733, nr. 1) vermeldt het verminderen van het aantal F-16 jachtvliegtuigen en het verdelen van de F-16's over de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Dit resulteert wederom in een wijziging in de functies en taken van het luchtvaartterrein Volkel. De wijziging betekent dat alle alternatieven (in het gebruik van het luchtvaartterrein Volkel) die zijn beoordeeld in het MER en de aanvullingen daarop niet meer overeenkomen met de nieuwe functies en taken van het luchtvaartterrein Volkel en derhalve niet kunnen worden aangemerkt als realistische alternatieven in het kader van de procedure van de milieueffectrapportage. Om die reden is besloten een nieuw MER, het MER militaire luchthaven Volkel, op te stellen. Het MER van maart 2013 is opgesteld in lijn met de eerder vastgestelde Richtlijnen voor het MER, omdat de huidige functies en taken van de luchthaven Volkel overeenkomen met de in de Richtlijnen beschreven voorgenomen activiteit. Het MER is opgesteld rekening houdend met wijzigingen in de regelgeving inzake milieueffectrapporten en de procedure van de



milieueffectrapportage. Met het opstellen van het MER militaire luchthaven Volkel maken het eerder opgestelde MER militair luchtvaartterrein Volkel en de aanvullingen daarop geen onderdeel uit van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit.

In hoofdstuk 5 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het MER.

Het ontwerp-luchthavenbesluit Volkel en het MER zijn onderwerp geweest van een (besloten) vergadering van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM) Vliegbasis Volkel en een ambtelijk en bestuurlijk Overleg met de provincies Noord-Brabant en Limburg en de betrokken gemeenten op grond van artikel 10.18 van de Wet luchtvaart. Daarna is het ontwerp-besluit, samen met het MER militaire luchthaven Volkel volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, vervat in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, ter inzage gelegd (Stcrt 2014, 12646) en is advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. De zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp-luchthavenbesluit.

## **2. Voorgeschiedenis**

Al vele decennia vindt er luchtvaart plaats op de locatie Volkel. Dit betreft vliegtuigbewegingen door de militaire luchtvaart en in zeer beperkte mate door niet-commerciële burgerluchtvaart.

De militaire luchthaven Volkel (de vliegbasis Volkel) is op de huidige locatie door de Minister van Defensie aangewezen bij besluit van 1 juni 1960 (Stcrt. 112). De aanwijzing is gewijzigd bij beschikking van 23 juni 1961 (Stcrt. 127). Met een brief d.d. 28 december 1979 aan de provincie Noord-Brabant is een 35 Kosteneenheden (Ke)-geluidscontour als geluidszone van de vliegbasis Volkel en weergave van de geluidsbelasting nabij het luchtvaartterrein door startende en landende vliegtuigen, bekendgemaakt samen met de uitgangspunten voor een te voeren planologisch interimbeleid. Op basis van deze geluidszone is een programma voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen uitgevoerd.

In 1985 is het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) vastgesteld. In het SMT is bepaald dat de vliegbasis Volkel, tezamen met de andere militaire vliegvelden in Nederland, op de bestaande locatie wordt gehandhaafd. Als beleid is aangegeven dat de vliegbasis Volkel de thuisbasis is voor drie squadrons F-16 jachtvliegtuigen en dat bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk is. De geluidszone van de vliegbasis Volkel is in het SMT ter informatie opgenomen, maar heeft geen status van essentiële beslissing.

Met de brief van 26 januari 1994 aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal is het beleid aangepast, maar de vliegbasis Volkel is de thuisbasis gebleven van drie squadrons F-16 jachtvliegtuigen. Voorts is bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk.

Het SMT is in 2005 opgevolgd door het SMT2. De behoefte aan het luchtvaartterrein Volkel is hierin herbevestigd. De functie van de vliegbasis Volkel is thuisbasis voor twee squadrons F-16 jachtvliegtuigen en een opleidingseenheid voor F-16 jachtvliegtuigen. Voorts is bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk en vindt incidenteel burgermedegebruik plaats. De geluidszone van de vliegbasis Volkel is ten opzichte van het eerste SMT niet gewijzigd. Ook in het SMT2 is de geluidszone uitsluitend ter informatie opgenomen.

In de jaren daarna zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in de functies en taken van militaire luchtvaartterreinen. Deze wijzigingen waren met name een gevolg van gewijzigde militair operationele inzichten, herverdeling van militaire eenheden, invoering van nieuwe vliegtuigtypes en van financiële bezuinigingen. Een belangrijke ontwikkeling is geweest de sluiting van de militaire vliegbasis Twenthe in 2007 en het besluit een van de squadrons F-16 jachtvliegtuigen van Twenthe te verplaatsen naar de vliegbasis Volkel.

Dit extra squadron is vervolgens in de m.e.r.-procedure meegenomen. In de periode 2003–2007 zijn diverse alternatieven onderzocht waarbij geprobeerd is door variatie in in- en uitvliegroutes en reductie van het aantal vliegtuigbewegingen een geluidscontour te realiseren die past bij de taakstelling van de vliegbasis én bij de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van de omliggende gemeenten. Dit heeft destijds niet tot besluitvorming geleid. In de Defensienota 2008 werd het voornemen aangekondigd het aantal F-16 jachtvliegtuigen bij het CLSK te verminderen, onder andere op de vliegbasis Volkel. Wederom zijn diverse mogelijkheden onderzocht.

De beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis: een kleinere krijgsmacht in een onrustige wereld* van 8 april 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 32 733, nr. 1) vermeldt het verminderen van het aantal F-16 jachtvliegtuigen en het verdelen van de F-16's over de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Dit resulteert in functies en taken van de vliegbasis Volkel voor F-16 jachtvliegtuigen als thuisbasis voor twee squadrons en returnveld voor een in de Verenigde Staten geplaatste opleidingseenheid. Deze situatie is uitgangspunt voor het hervatten van de m.e.r.-procedure. Met de nota *in het belang van Nederland* van 17 september 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 33 763, nr. 1) en de aanvulling d.d. 25 oktober 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 33 763, nr. 7) treden geen wezenlijke veranderingen op in deze functies en taken van de vliegbasis Volkel. Het voornemen is nader beschreven in paragraaf 4.2.

Op Volkel vindt sinds enkele decennia burgermedegebruik plaats. Dit bestaat uit recreatief burgerluchtverkeer en vluchten met een algemeen maatschappelijk belang. Het recreatief burgerluchtverkeer omvat modelvliegen, motorsportvliegen, sleepvliegen of zweefvliegen in clubverband. Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

### **3. Koninklijke luchtmacht**

#### *3.1. Inleiding*

In de beleidsbrief *Wereldwijd Dienstbaar* van de toenmalige Minister en Staatssecretaris van Defensie aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 18 september 2007 is op hoofdlijnen de rol van de Koninklijke luchtmacht binnen de Nederlandse krijgsmacht beschreven. Het optreden van luchtstrijdkrachten vindt zowel in nationaal als internationaal verband plaats. De vereiste hoge kwaliteit van het optreden in het brede spectrum van taken staat centraal bij het opleiden en trainen, zowel in nationaal als internationaal verband en zowel binnen als buiten de Nederlandse landsgrenzen. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met onverwachte wendingen in de nationale en internationale veiligheidssituatie. De bedrijfsvoering van de Koninklijke luchtmacht is erop gericht met een minimale belasting de

vereiste inzetgereedheid van de luchtmacht te genereren en te borgen.

De veranderlijkheid van de internationale veiligheidssituatie en de eisen die zij aan de krijgsmacht stelt, laat de wenselijkheid van een veelzijdig inzetbare krijgsmacht onverlet, ondanks de gewijzigde financiële kaders, zo blijkt uit eerdergenoemde beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis: een kleinere krijgsmacht in een onrustige wereld* van 8 april 2011 en de nota *in het belang van Nederland* van 17 september 2013 van de Minister van Defensie.

Het dagelijkse opereren op de Nederlandse militaire vliegbases vindt plaats binnen de kaders van nationale wet- en regelgeving. Daarnaast hanteert de Koninklijke luchtmacht normen en standaarden die in Navo-verband zijn gedefinieerd. Dit geheel bepaalt de context voor de bedrijfsvoering op de militaire vliegbases en de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan het opleiden en trainen van personeel, de inzetbaarheid van militair materieel en de beschikbaarheid van infrastructurele faciliteiten.

### 3.1.1. Militaire taken van de Koninklijke luchtmacht

De Koninklijke luchtmacht heeft tot taak om in Navo-verband het nationale luchtruim te bewaken, aanvallen te detecteren en op te treden tegen agressie. Met een beroep op artikel 5 van het Navo-verdrag kunnen Nederlandse luchtmachteenheden ook worden ingezet bij een gewapende aanval tegen een of meer Navo-bondgenoten door op te treden op de wijze die de Navo nodig oordeelt, met inbegrip van het gebruik van gewapend geweld om de veiligheid van het Noord-Atlantische gebied te herstellen en te handhaven. Binnen de Navo wordt deze taak aangeduid als *Main Defence Force* (MDF). De Koninklijke luchtmacht beschikt voor de MDF-taak over een stelsel van (primaire) radarstations, verbonden met een eigen luchtverkeersleiding en gevechtsleidingcentrum, (jacht)vliegtuigen en geleide wapens.

De jachtvliegtuigen hebben als thuisbases (*Main Operating Bases*, MOB) de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Voor de bescherming van de jachtvliegtuigen zijn op de vliegbasis speciale Navo-bunkers aanwezig (vliegtuigshelters). Om de kans op verliezen te reduceren worden jachtvliegtuigsquadrons in tijden van verhoogde spanning over meerdere vliegbases verspreid (*dispersed*) en maximaal twee squadrons op een thuisbasis geplaatst. Hiervoor zijn op de thuisbases Leeuwarden en Volkel voor twee squadrons vliegtuigshelters aanwezig. Een vliegbasis die geen thuisbasis is voor jachtvliegtuigen, maar waar infrastructuur aanwezig is om voor langere tijd een (nationale of internationale) jachtvliegeenheid te laten opereren wordt aangeduid als *Deployment Operating Base* (DOB). De vliegbases Gilze-Rijen en Eindhoven vervullen deze DOB-functie voor jachtvliegtuigen. De verspreiding wordt (evenals de overige militaire taken) in vredestand beoefend.

De MDF-taak houdt ook in dat de Navo-landen een collectief vermogen ontwikkelen en handhaven om agressie te weerstaan en elkaar hierbij hulp verlenen (artikel 3 van het Navo-verdrag). Om dit te verwezenlijken dienen de Navo-landen gezamenlijk te oefenen en dienen de Nederlandse militaire luchthavens te worden opengesteld voor bondgenootschappelijk medegebruik. Het gaat hierbij onder andere om medegebruik door jachtvliegtuigen, helikopters, AWACS-vliegtuigen en transportvliegtuigen. De MDF-taak is een hoofdtaak van de Koninklijke luchtmacht en het hiervoor ter beschikking staande militaire complex kan worden beschouwd als de «ruggengraat» van de Koninklijke luchtmacht.

Naast de MDF-taak is de Nederlandse krijgsmacht zich sinds de val van de muur meer gaan richten op het multinational expeditionair optreden ver buiten het Navo-grondgebied. Voor de Koninklijke luchtmacht betekende dit een uitbreiding van taken. Ten eerste de ondersteuning met helikopters van het luchtmobiel optreden. Hiervoor is het Defensie Helikopter Commando (DHC) op de vliegbasis Gilze-Rijen geformeerd. De helikoptervloot is ondergebracht in het DHC en geconcentreerd gestationeerd op de vliegbasis Gilze-Rijen en het Maritiem Vliegveld De Kooy. Hierbij wordt de vliegbasis Gilze-Rijen ook gebruikt door (zware) transportvliegtuigen voor het vervoer van de helikopters van en naar het inzetgebied. De militaire luchthaven Deelen wordt gebruikt als helikopter oefenlocatie en als opstappunt voor de Luchtmobiele Brigade.

Voor met name het expeditionair optreden heeft de Koninklijke luchtmacht ook een luchttransporttaak. Hiervoor is een luchttransportvloot beschikbaar die is gestationeerd op de vliegbasis Eindhoven. De vliegbasis heeft daarvoor de beschikking over een start- en landingsbaan van drie kilometer lengte, een vliegtuigplatform, aankomst- en vertrekhal, vrachthangar en vliegtuighangar.

Ook de jachtvliegtuigsquadrons worden naast hun MDF-taak ingezet voor expeditionair optreden. Dit heeft geleid tot veranderingen in de operationele voorbereiding en het hiervoor benodigde oefenprogramma. Een belangrijk aspect van het expeditionair optreden is het snel kunnen verplaatsen van squadrons naar inzetgebieden. Hieraan worden binnen de Navo specifieke eisen gesteld. Deze eisen worden aangeduid als *Reaction Force*, *Augmentation Force* en *High Readiness Forces*. Om deze inzetgereedheid te bereiken moeten deze scenario's op (Nederlandse) militaire vliegvelden – niet zijnde een thuisbasis voor jachtvliegtuigen – worden beoefend. Deze taken zijn toebedeeld aan de vliegbases Gilze-Rijen en Eindhoven (als onderdeel van hun functie als DOB).

In het kader van de MDF-taak, maar ook voor expeditionair optreden van Navo, kan Nederland door de Navo worden gevraagd vliegbases beschikbaar te stellen voor internationale oefeningen of operaties, ook als Nederland daar zelf niet aan deelneemt. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het beschikbaar stellen van Nederlandse vliegbases voor transporten van het Amerikaanse continent naar het inzetgebied en vice versa. Vliegbases kunnen enerzijds fungeren als tussenstop voor strategische luchttransporten. Deze taak wordt aangeduid met *Lines of Communication* (LOC). De vliegbasis Woensdrecht heeft deze LOC-taak. Anderzijds kunnen Nederlandse vliegbases in verband met de strategische ligging en de aanwezigheid van de Rotterdamse en Antwerpse haven ook een taak als *Sea Air Interface* (SAI) hebben. Hierbij worden militaire goederen per schip vervoerd van en naar de haven om vervolgens door middel van luchttransport naar de plaats van bestemming te worden gebracht of van hieruit te worden ingevlogen. De vliegbases Woensdrecht en Gilze-Rijen hebben deze specifieke taak vanwege hun geografische ligging ten opzichte van de Rotterdamse en Antwerpse haven. Deze LOC- en SAI-taken maken onderdeel uit van de functie bondgenootschappelijk medegebruik die aan deze vliegbases is toegekend. Het spreekt voor zich dat luchttransport te allen tijde ook vanaf de vliegbasis Eindhoven kan worden uitgevoerd, waar immers de luchttransportvloot is gestationeerd.

De Koninklijke luchtmacht verzorgt de Elementaire en de Voortgezette Militaire Vlieger Opleiding en de Vlieger Instructeurs Opleiding vanaf de vliegbasis Woensdrecht, die geen functie heeft als thuisbasis voor jachtvliegtuigen, helikopters of transportvliegtuigen. Op deze vliegbasis wordt ook het onderhoud uitgevoerd aan de vliegtuigen en helikopters van Defensie dat niet op de eigen thuisbasis kan worden uitgevoerd.

De jachtvliegtuigen, de andere vaste vleugelvliegtuigen en de helikopters maken gebruik van andere vliegbases dan hun MOB of thuisbasis indien deze door onvoorziene en doorgaans kortstondige omstandigheden niet meer bereikbaar is. Hiervoor wordt aan vliegbases de functie van uitwijkhaven toegekend. Ook kunnen zij gebruik maken van andere vliegbases voor oefennaderingen waarbij in het kader van het jaarlijks oefenprogramma van de vliegers naderingen worden gemaakt op andere vliegbases dan de thuisbasis. Hiervoor wordt aan vliegbases de functie van oefenveld toegekend.

De beschikbare geluidsruimte op de MOB's is onvoldoende om 100 procent van de opgedragen taken te kunnen uitvoeren. In geval de grenzen van de geluidsruimte op de MOB's worden bereikt, kan worden uitgeweken naar een vliegbasis die tevens de functie heeft van overloopveld.

In het kader van opleiding en training is een aantal jachtvliegtuigen en helikopters in de Verenigde Staten geplaatst. Er moet rekening worden gehouden met een eventuele terugplaatsing van deze vliegtuigen naar Nederland. Hiervoor wordt aan een aantal vliegbases de functie van returnveld toegekend.

De eenheden die zijn gestationeerd op een thuisbasis moeten kunnen worden verplaatst naar een inzet- of oefengebied. Hiervoor is het noodzakelijk dat (grote) transportvliegtuigen op een thuisbasis kunnen starten en landen. Hiervoor wordt aan enkele vliegbases de functie voor strategisch luchttransport toegekend.

Er wordt vanuit gegaan dat een gedeelte van de F-16 vliegtuigen buiten de eigen thuisbasis worden uitgevoerd. Deze vliegtuigen worden groten-deels buiten Nederland belegd. Rekening wordt gehouden met een export van tien procent.

In geval van infrastructurele maatregelen zoals groot onderhoud aan de start- en landingsbanen kan een thuisbasis voor korte of langere tijd niet toegankelijk zijn voor vertrekkend en landend vliegverkeer. Om het vliegverkeer uit te kunnen voeren zijn vliegbases nodig met een reserveveldfunctie die de operaties kan accommoderen van de vliegbasis die is gesloten. Op een reserveveld is zowel geschikte infrastructuur als voldoende geluidsruimte benodigd.

Groot onderhoud van het banenstelsel van een vliegbasis wordt eenmaal per 12 à 15 jaren uitgevoerd. Voor groot onderhoud wordt uitgegaan van een periode van sluiting van de baan gedurende een half jaar. Met twee thuisbases voor F-16 jachtvliegtuigen die elk met twee squadrons zijn belegd, zullen eenmaal per 6 à 7,5 jaren derhalve gelijktijdig twee squadrons jachtvliegtuigen elders moeten worden ondergebracht. Op het moment dat de in het buitenland gestationeerde jachtvliegtuigen op de vliegbasis Volkel zijn geplaatst (returnveld), is aanvullend (eenmaal in de 12 à 15 jaren) voor nog eens 10 F-16's accommodatie nodig. Voor de behoefte aan reserveveldfuncties wordt ervan uitgegaan dat gelijktijdig twee squadrons gedurende een half jaar elders moeten worden ondergebracht.

Voor de transportvliegtuigen, helikopters en lesvliegtuigen wordt vooralsnog geen behoefte geformuleerd voor reserveveldcapaciteit. Het gebruik tijdens baanonderhoud kan voor deze vliegtuigen worden opgevangen door de wijze van uitvoering, gebruik van helikopterplatforms respectievelijk de parallelrolbaan.

De vliegbases die primair de functie van reserveveld hebben zijn de vliegbasis Gilze-Rijen en de vliegbasis Eindhoven, elk voor een squadron F-16's gedurende een half jaar. Beide vliegbases hebben daarvoor de benodigde fysieke ruimte en start- en landingsbaan, Eindhoven heeft tevens de benodigde vliegtuigshelters. De vliegbases Woensdrecht en De Peel hebben eveneens de functie als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar. De vliegbases Gilze-Rijen, Woensdrecht en De Peel beschikken thans niet over de benodigde infrastructuur, wel wordt de benodigde geluidsruimte voor de functie opgenomen.

Aan de militaire vliegbases zijn veelal naast de functie als thuisbasis voor het ondersteunen van de op die basis gestationeerde vliegende eenheden tevens een of meer nevenfuncties toegekend. Niet alle toegekende nevenfuncties zullen gelijktijdig of in hetzelfde jaar worden gebruikt. In de jaren dat de functie van reserveveld niet wordt gebruikt, wordt de daarbij behorende geluidsruimte gebruikt voor de andere nevenfuncties van die vliegbasis. Daardoor wordt voorkomen dat bij een vliegbasis die meerdere nevenfuncties heeft, een opeenstapeling van geluidsruimten van afzonderlijke nevenfuncties wordt opgenomen in de geluidszone.

### 3.1.2. Civiele taken van de Koninklijke luchtmacht

Naast deze militaire taken moet de Koninklijke luchtmacht rekening houden met een aantal civiele taken, te weten:

- het verlenen van internationale noodhulp, bijvoorbeeld in de vorm van transportvliegtuigen;
- de uitvoering van *Quick Reaction Alert* (QRA) dat plaatsvindt vanaf de vliegbases Leeuwarden en Volkel;
- kustwachttaken vanaf het Maritiem Vliegveld De Kooy;
- brandbestrijding en militaire bijstand bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen vanaf alle militaire vliegvelden.

### 3.1.3. Omvang van de taken

De aan de Koninklijke luchtmacht toegekende militaire taken zijn leidend voor haar omvang en samenstelling. Het bepaalt het aantal vliegers en de middelen zoals vliegtuigen en vliegbases. De vereiste hoge kwaliteit van het optreden in het brede spectrum van taken staat centraal bij het opleiden en trainen, zowel in nationaal als internationaal verband en zowel binnen als buiten de Nederlandse landsgrenzen. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met onverwachte wendingen in de nationale en internationale veiligheidssituatie. Dit geheel bepaalt de context voor de vredesbedrijfsvoering op de militaire vliegbases en de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan het opleiden en trainen van personeel, de inzetbaarheid van militair personeel en de beschikbaarheid van infrastructurele faciliteiten. De opleidings- en trainingseisen van de vliegers zijn bepalend voor het jaarlijks oefenprogramma dat voor iedere vlieger-vliegtuigcombinatie is vastgesteld. Hieruit resulteert de jaarlijkse behoefte aan vliegers en vliegtuigbewegingen, die in Nederland op de militaire vliegbases moeten kunnen worden uitgevoerd. Aan deze behoefte aan vliegtuigbewegingen dienen te worden toegevoegd de vliegtuigbewegingen die voor bondgenootschappelijk medegebruik voortvloeien uit internationale verplichtingen en die het gevolg zijn van afspraken over het wederkerig gebruik van faciliteiten tussen bondgenoten (reciprociteit).

#### 3.1.4. Ontwikkelingen

– Sinds de ingebruikname van de F-16 is de operationele inzet van deze jachtvliegtuigen geëvolueerd. Hieraan ten grondslag liggen operationele ervaringen en technische ontwikkelingen. De configuratie van de jachtvliegtuigen veranderde met name door aanpassingen van randapparatuur, zoals verkenningmiddelen, nachtvliegapparatuur of andere bewapening. Mede daardoor is de F-16 de afgelopen decennia in gewicht toegenomen en is tijdens de start meer motorvermogen nodig. Het operationele gebruik is vooral veranderd doordat jachtvliegtuigen vaker gedurende de periode van duisternis (of nacht) worden ingezet. Vanaf 2019 zal de F-16 worden vervangen door de F-35. Indien er geen uitbreiding van taken plaatsvindt voor de vliegbasis Volkel, is de in dit luchthavenbesluit vastgelegde geluidsruimte ook van toepassing voor de F-35 na 2019.

– Vanaf 2010 zijn zes nieuwe Chinook helikopters ingevoerd. De uitbreiding dient deels ter vervanging van de verloren gegane Chinooks en deels om aan de grote behoefte aan zware transporthelikopters tegemoet te komen.

– Vanaf 2012 worden de SH-14D (Lynx) helikopters uitgefaseerd. De Lynx worden gefaseerd vervangen door de NH-90. De NH-90 neemt alle taken van de Lynx voor zijn rekening en neemt ook de taken van de AB-412SP (Agusta Bell) over.

– De luchtransportvloot is uitgebreid met twee extra C-130 transportvliegtuigen om aan de toenemende vraag naar tactisch luchtransport tegemoet te komen. Als gevolg van de rijksbrede versoberingsmaatregelen, worden de F-50 toestellen afgestoten.

– Nederland neemt deel aan de *Strategic Airlift Interim Solution*. Dit contract is afgesloten om in Europees verband te kunnen beschikken over *outsized cargo* luchtransportcapaciteit met AN-124 (Antonov) transportvliegtuigen. Nederland neemt met 500 uren per jaar deel aan het *Strategic Airlift Capability C-17* initiatief. Hiertoe zijn 3 C-17 transportvliegtuigen gestationeerd op een vliegbasis in Hongarije.

– Nederland beschikt over een aantal types onbemande vliegtuigen, deze worden met name voor verkenningdoeleinden gebruikt. In de beleidsbrief bezuinigingen van 8 april 2011 is opgenomen dat Defensie over gaat tot de verwerving van een *Medium Altitude Long Endurance* capaciteit onbemande luchtssystemen. Het systeem zal eerst in het buitenland worden gestationeerd.

#### 3.2. Beschikbare middelen

De middelen die het ministerie van Defensie ter beschikking heeft om haar taken te kunnen uitvoeren zijn onder te verdelen in luchtvaartuigen en luchthavens.

##### 3.2.1. Luchtvaartuigen

Het ministerie van Defensie heeft de beschikking over de volgende luchtvaartuigen.

– De voor de beschreven militaire taken beschikbare 61 F-16 jachtvliegtuigen zijn verdeeld over vier operationele squadrons in Nederland en een opleidingseenheid in de Verenigde Staten.

– Helikopters verdeeld over vijf operationele squadrons. Deze squadrons bestaan uit verschillende types helikopters: de CH-47D (Chinook) voor zwaardere transporttaken, de AS-532 (Cougar) en de SA-316B (Alouette III) voor lichtere transport- en verkenningstaken, de AH-64D (Apache) voor verschillende gevechtstaken en de NH-90 als boordhelikopter en voor *Search and Rescue* (SAR)-, opsporings- en transporttaken. De AB-412SP (Agusta Bell) is per 1 januari 2015 uitgefaseerd.

seerd; diens taak voor patiëntenvervoer op de Waddeneilanden wordt waargenomen door de Cougar totdat deze taak aan een civiele partij wordt overgedragen. Acht Apaches zijn in de Verenigde Staten gestationeerd en drie Chinook helikopters zijn medio 2012 gestationeerd in de Verenigde Staten op het vliegveld Fort Hood. In de beleidsbrief bezuinigingen van april 2011 is besloten de Cougar helikopters af te stoten. Wel worden tot eind 2017 acht Cougars inzetgereed gehouden ten behoeve van de SAR-taken en patiëntenvervoer tot de ingevoerde NH-90 helikopters operationeel zijn.

– Transportvliegtuigen verdeeld over twee squadrons transportvliegtuigen met de KDC-10 voor tankoperaties en strategische luchttransporttaken en de C-130 (Hercules) voor tactische luchttransporttaken.

– Lesvliegtuigen PC-7 (Pilatus) voor de Elementaire en de Voortgezette Militaire Vlieger Opleiding en de Vlieger Instructeurs Opleiding.

### 3.2.2. Luchthavens

Het ministerie van Defensie heeft de beschikking over de militaire luchthavens: Leeuwarden, Deelen, De Kooy, Woensdrecht, Gilze-Rijen, Eindhoven, Volkel en De Peel.

De luchthavens Leeuwarden en Volkel zijn al vele decennia thuisbasis voor jachtvliegtuigen en beschikken over de daarvoor benodigde specifieke infrastructuur, zoals start- en landingsbaan/-banen, platforms, vliegtuighelters en onderhoudsfaciliteiten. De luchthaven Eindhoven is in het verleden thuisbasis geweest van een squadron jachtvliegtuigen, maar met de herstructureringen van Defensie en de verkleining van het aantal jachtvliegtuigen is aan deze functie een einde gekomen en is Eindhoven de thuisbasis geworden van de transportvliegtuigen. Deze functie vertoont grote gelijkenis met de activiteiten van Eindhoven Airport N.V. door wiens tussenkomst commercieel burgerluchtverkeer wordt afgehandeld op Eindhoven. De infrastructuur van Eindhoven is aangepast aan de functie voor militaire transportvliegtuigen, onder andere met de bouw van een aankomst- en vertrekhal en een vrachthangar. Ook de luchthaven Gilze-Rijen is voorheen thuisbasis geweest van een squadron jachtvliegtuigen, maar is na de verkleining van het aantal jachtvliegtuigen en de sluiting van de vliegbasis Soesterberg de thuisbasis geworden van de bewapende en transporthelikopters. De infrastructuur van Gilze-Rijen is aangepast aan de huisvesting van en het primair onderhoud aan helikopters. De luchthaven Deelen was in het verleden een thuisbasis voor helikopters. Met de concentratie van de helikopters op Gilze-Rijen, fungeert Deelen als oefenlocatie voor helikopters en opstappunt voor de Luchtmobiele Brigade. Op de luchthaven De Kooy zijn al vele decennia boordhelikopters gestationeerd van de Koninklijke marine, die haar belangrijkste vlootbasis heeft in de haven van het nabij gelegen Den Helder. De luchthaven Woensdrecht huisvest een squadron lesvliegtuigen voor de initiële militaire vliegeropleiding. Voorts zijn de vliegtuigonderhoudsbedrijven van Defensie op Woensdrecht geconcentreerd. De luchthaven De Peel is beschikbaar als reservenvliegbasis en kan onder bijzondere omstandigheden als vliegbasis worden geactiveerd.

De luchthaven (vliegbasis) Leeuwarden is thuisbasis (MOB) voor twee squadron F-16's. De vliegbasis verzorgt (inter)nationale opleidingen en trainingen (onder andere vanwege de nabije ligging van de schietrange De Vliehors en oefengebieden boven de Noordzee). De vliegbasis heeft afwisselend met de vliegbasis Volkel de verplichting om twee F-16's stand-by te hebben staan ten behoeve van de functie *Quick Reaction Alert* (QRA). De vliegbasis Leeuwarden accommodeert een gedeelte van de vliegtuigbewegingen die horen bij de returnveldfunctie van de vliegbasis Volkel. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch



transport ontvangen en fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Deelen huisvest geen vliegende eenheden. De vliegbasis Deelen fungeert als oefenveld voor het Defensie Helikopter Commando en als opstappunt voor de Luchtmobiele Brigade, mede vanwege de nabije ligging van de Oranjekazerne in Schaarsbergen. Daarnaast is Deelen uitwijkhaven en overloopveld voor helikopters. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (het maritiem vliegveld) De Kooy is de thuisbasis voor de NH-90 helikopters en kan als uitwijkhaven en oefenveld worden gebruikt door vaste vleugelvliegtuigen en helikopters van andere vliegbases. Op De Kooy vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik (waaronder commercieel medegebruik voor de offshore industrie door tussenkomst van Den Helder Airport C.V.) en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats. De Kooy vervult tevens SAR-taken.

De luchthaven (vliegbasis) Woensdrecht is de thuisbasis voor de PC-7 lesvliegtuigen voor de elementaire militaire vliegeropleiding. Tevens fungeert de vliegbasis Woensdrecht als uitwijkhaven, oefenveld, overloopveld. De vliegbasis dient over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden. De vliegbasis faciliteert de aankomst en het vertrek van vaste vleugelvliegtuigen en helikopters die in onderhoud zijn bij het op de vliegbasis aanwezige Logistiek Centrum Woensdrecht. Op de vliegbasis Woensdrecht vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik (waaronder medegebruik door het naast de vliegbasis gevestigde vliegtuigonderhoudbedrijf van Stork/Fokker Aircraft Services) en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Gilze-Rijen is de thuisbasis voor Apache gevechtshelikopters, Chinook en NH-90 transporthelikopters, Cougars en een vlucht Alouette helikopters. De vliegbasis kan fungeren als uitwijkhaven, oefenveld, DOB en overloopveld. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch transport ontvangen en dient over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden. Ook is de vliegbasis Gilze-Rijen het returnveld voor de acht Apaches die op dit moment in de Verenigde Staten zijn gestationeerd en drie Chinook helikopters die medio 2012 op het vliegveld Fort Hood in de Verenigde Staten zijn gestationeerd. Op de vliegbasis Gilze-Rijen vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Eindhoven is de thuisbasis voor de vastvleugelige transportvliegtuigen en is de primaire militaire vliegbasis in Nederland voor luchtvracht- en passagiersvluchten, zowel met eigen transportvliegtuigen als met vastvleugelige vliegtuigen en helikopters van internationale partnerlanden of ingehuurde vliegtuigen. De vliegbasis heeft daarvoor de beschikking over een start- en landingsbaan van drie kilometer lengte, een vliegtuigplatform, aankomst- en vertrekhal, vrachthangar en vliegtuighangar. De vliegbasis Eindhoven is daarmee de enige militaire luchthaven in Nederland die beschikt over de vereiste infrastructuur om de functie als thuisbasis voor de vastvleugelige

transportvloot te vervullen. De vliegbasis Eindhoven fungeert tevens als uitwijkhaven, oefenveld, DOB, overloopveld en dient over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden. Voorts vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Volkel is thuisbasis (MOB) voor twee squadrons F-16's jachtvliegtuigen. De vliegbasis is returnveld voor de opleidingseenheid in de Verenigde Staten. De vliegbasis Volkel accommodeert een gedeelte van de vliegtuigbewegingen die horen bij de returnveldfunctie, het andere gedeelte wordt uitgevoerd op de vliegbasis Leeuwarden. De vliegbasis heeft afwisselend met de vliegbasis Leeuwarden de verplichting om twee F-16's stand-by te hebben staan ten behoeve van de functie van *Quick Reaction Alert* (QRA). De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch transport ontvangen en fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven De Peel huisvest geen vliegende eenheden en is de thuislocatie van het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigings Commando. Het start- en rolbaanstelsel is gedeactiveerd voor vastvleugelige vliegtuigen. Het luchtruim boven deze luchthaven biedt de mogelijkheid tot gezamenlijke oefeningen van F-16's en helikopters en niet-vliegende eenheden waaronder luchtverdedigingen eenheden en de School voor Grond-Lucht Samenwerking. De luchthaven wordt gebruikt als oefenveld voor helikopteroperaties. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik met helikopters en burgermedegebruik plaats. Daarnaast kan de luchthaven De Peel worden gebruikt voor vluchten met helikopters in het kader van algemeen maatschappelijk belang. De luchthaven kan onder bijzondere omstandigheden als vliegbasis worden geactiveerd en tevens fungeren als oefenveld, overloopveld en reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar. Hiervoor dient de luchthaven over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden.

### 3.3. Vliegtuigbewegingen

In de voorgaande paragrafen zijn de taken en de middelen beschreven zoals die aan de militaire luchthavens zijn toebedeeld. Op basis van met name Navo-criteria, de jaarlijkse oefenprogramma's en afspraken met en toezegging aan de Navo over bondgenootschappelijk medegebruik resulteren de taken en middelen in de behoefte aan aantallen en soorten vliegtuigbewegingen op jaarbasis voor deze luchthavens. De aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn ingevolge artikel 10.19 van de Wet luchtvaart niet openbaar. Gescreende ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben inzage in deze gegevens. Conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden worden op basis van de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen in combinatie met luchthavengebonden gegevens, zoals de ligging van de start- en landingsbaan en vliegprocedures en -routes, de geluidsbelastingcontouren in Kosteneenheden berekend.

### 3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens

Op bijna alle militaire luchthavens vindt burgermedegebruik plaats. In hoofdlijnen zijn er drie categorieën te onderscheiden binnen dit gebruik: commercieel (structureel en incidenteel), recreatief en algemeen maatschappelijk belang.

Structureel commercieel burgermedegebruik vindt plaats op de luchthaven (het Maritiem Vliegkamp) De Kooy en de luchthaven (vliegbasis) Eindhoven door tussenkomst van een burgerexploitant. Al het commercieel burgermedegebruik maakt gebruik van de faciliteiten van de militaire luchthaven, zoals de start- en landingsbaan, verkeerleiding, etc.

Het recreatief burgermedegebruik gebeurt via een aanwezige vliegclub en kan bestaan uit vliegtuigbewegingen met motorvliegtuigen, (motor)zweefvliegtuigen, ultra light vliegtuigen, historische vliegtuigen en modelvliegtuigen.

Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

### 3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens

Niet behorende tot een van de genoemde categorieën zijn niet-militaire vliegtuigen die op aanvraag, in opdracht of onder verantwoordelijkheid van Defensie een militair vliegveld bezoeken. Dit zijn bijvoorbeeld ingehuurde transportvliegtuigen, regeringsvliegtuigen of calibratievliegtuigen. Tot slot vinden op de militaire vliegvelden evenementen plaats waar ook civiele vliegtuigen aan deelnemen.

## 4. Gebruik van de luchthaven Volkel

### 4.1. Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven Volkel en van het burgermedegebruik van de luchthaven.

### 4.2. Militaire vliegtuigbewegingen

De militaire luchthaven Volkel (vliegbasis Volkel) is de thuisbasis (*Main Operating Base, MOB*<sup>1</sup>) voor twee squadrons F-16 jachtvliegtuigen. De vliegbasis heeft daarvoor de beschikking over een hoofd start- en landingsbaan en een tweede parallelle start- en landingsbaan van beide drie kilometer lengte, vliegtuigshelters, platforms, hangars en onderhouds- en ondersteuningsfaciliteiten en -diensten. Daarnaast huisvest de vliegbasis enkele ondersteunende (niet-vliegende) squadrons en heeft de vliegbasis Volkel de functie van *Quick Reaction Alert (QRA)*. De Koninklijke luchtmacht voert de QRA-taak uit met F-16's in nauwe samenwerking met het Air Operations Control Station (AOCS) in Nieuw Milligen. De F-16's van de QRA worden gealarmeerd om op te stijgen wanneer de gevechtsleiding van het AOCS opmerkt dat een onbekend vliegtuig het Nederlandse luchtruim binnenvliegt zonder radiocontact te maken. Naast de luchthaven Volkel is ook de luchthaven Leeuwarden thuisbasis voor F-16 jachtvliegtuigen.

<sup>1</sup> *Main Operating Base*: een militair luchtvaartterrein dat permanent is belegd met minimaal één eenheid jachtvliegtuigen ter grootte van een squadron.

In het kader van opleiding en training is een aantal jachtvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht in de Verenigde Staten geplaatst. Er moet rekening worden gehouden met een eventuele terugplaatsing van deze vliegtuigen naar Nederland. Hiervoor is aan de vliegbasis Volkel de functie van returnveld toegekend. De vliegbasis Leeuwarden accommodeert een gedeelte van de vliegtuigbewegingen die horen bij de functie van returnveld van de vliegbasis Volkel.

De luchthaven Volkel kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch transport ontvangen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om vliegtuigbewegingen door transportvliegtuigen zoals (K)DC-10 en C-17. De luchthaven kan fungeren als uitwijkhaven en kan als oefenveld<sup>2</sup> worden gebruikt door vliegtuigen van de andere militaire luchthavens van het ministerie van Defensie. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om vliegtuigbewegingen door jachtvliegtuigen van de andere MOB (vliegbasis Leeuwarden), door transportvliegtuigen zoals de C-130 en de (K)DC-10 die op de vliegbasis Eindhoven zijn gestationeerd, door helikopters van de vliegbasis Gilze-Rijen en het maritiem vliegveld De Kooy en lesvliegtuigen van de vliegbasis Woensdrecht. Voorts is op de luchthaven Volkel bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk, inclusief oefennaderingen, bezoeken, enz. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om vliegtuigbewegingen door jachtvliegtuigen van andere Navo-landen en om vliegtuigbewegingen met AWACS radarverkenningvliegtuigen die zijn gestationeerd op de in Duitsland gelegen Navo-vliegbasis Geilenkirchen. De jachtvliegtuigen en de AWACS-vliegtuigen kunnen oefennaderingen maken gevolgd door een doorstart. Op de vliegbasis Volkel worden (internationale) oefeningen gehouden. Hierbij kunnen vliegtuigen van andere bases of uit het buitenland tijdelijk worden gestationeerd op Volkel. Tijdens deze oefeningen trainen vliegers (in internationaal verband) gevechtsscenario's boven zee en land. Voor deze functies zal ruimte binnen de geluidszone beschikbaar moeten zijn.

De belangrijkste taken van de vliegbasis Volkel zijn het geven van luchtsteun en luchtverdediging. De F-16's zijn inzetbaar volgens het zogenoemde «*swing-role*» principe. Dit betekent dat de F-16 voor beide hoofdtaken (offensief en defensief) van de luchtmacht inzetbaar is en snel tussen deze taken kan wisselen. Daarnaast heeft de vliegbasis als taak het opleiden van gekwalificeerd vliegpersoneel. Het gebruik en de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen dat met de jachtvliegtuigen wordt gemaakt zijn een directe afgeleide van het aantal vliegtuigen, het aantal vliegers en het jaarlijkse oefenprogramma van de vlieger en de aan de squadrons, de opleidingseenheid en de vliegbasis toegekende taken.

De Luchtmachtdagen (de Open Dagen van de Koninklijke luchtmacht) rouleren over de diverse vliegbases. Dit geeft een piek in en rond het weekend van de Open Dagen. De Koninklijke luchtmacht beschikt over een F-16 *Solo Display Team*, dat ook regelmatig zijn vliegshow moet beoefenen, waaronder op de vliegbasis Volkel. Gemiddeld vindt dit tien keren per jaar plaats. Gemiddeld twee à drie keren per jaar vindt een zogenoemde basisoefening plaats met een intensief vliegprogramma. Het jaarlijks evenement Volkel in de Wolken wordt door de vliegbasis Volkel ondersteund met het F-16 demovliegtuig.

De vliegtuigbewegingen die horen bij de hoofdtaken en de nevenfuncties van de vliegbasis Volkel moeten kunnen worden uitgevoerd binnen de geluidszone. Niet alle functies worden in de volle omvang elk jaar

<sup>2</sup> Oefenveld: Vliegers dienen in het kader van de taakstelling en het hierin opgenomen Jaarlijks Oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun eigen thuisbasis.

gebruikt. Het gebruik voor opleiding en training van de bemanningen van jachtvliegtuigen die op de vliegbasis Volkel zijn gestationeerd is redelijk stabiel en voorspelbaar. Het gebruik en de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn een directe afgeleide van het aantal vliegtuigen, het aantal vliegers en het jaarlijkse oefenprogramma. De hoofdtaak en nevenfuncties van de militaire luchthaven Volkel zullen niet elk jaar volledig worden gebruikt. In de afgelopen jaren waren met regelmaat jachtvliegtuigen van de luchthaven Volkel uitgezonden voor internationale vredesmissies, zoals voor het voormalig Joegoslavië en naar Afghanistan. De operationele inzet van de jachtvliegtuigen is afhankelijk van de omvang, duur en inzet voor bijvoorbeeld internationale (vredes)missies.

In de afgelopen jaren zijn de jaarcontouren van de luchthaven Volkel gepresenteerd die de geluidsbelasting weergeven van het feitelijk gebruik per kalenderjaar. De jaarcontouren laten in het verlengde van de start- en landingsbaan een onderschrijding zien van de geluidszone uit het SMT2. In het gebied naast de start- en landingsbaan is sprake van een beperkte onderschrijding van de geluidszone uit het SMT2. De bovengenoemde aspecten zijn een verklaring voor deze onderschrijding. In de jaren 2000 tot en met 2004 zijn door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu geluidmetingen verricht op een meetlocatie vlakbij de vliegbasis Volkel. De waarden van de geluidsbelasting die jaarlijks zijn bepaald uit de geluidmetingen komen goed overeen met de waarden die volgen uit de jaarcontouren.

Voor de afzonderlijke militaire functies van het voorgenomen gebruik van de luchthaven Volkel zijn de bijbehorende aantallen en soorten vliegtuigbewegingen op jaarbasis geformuleerd op basis van de aantallen vliegtuigen, de aantallen vliegers en de zogenoemde jaarlijkse oefenprogramma's die voor vliegers zijn vastgesteld en overige kengetallen voor jachtvliegtuigen, andere vastvleugelige vliegtuigen en helikopters. Daarbij is – zoals is omschreven in paragraaf 3.1.1 – voorkomen dat er sprake is van een opeenstapeling van functies die niet gelijktijdig of in hetzelfde jaar worden gebruikt. Deze aantallen en soorten vliegtuigbewegingen worden gebruikt voor het onderzoek naar de milieueffecten, zoals geluidsbelasting (zie hoofdstuk 5).

In het luchthavenbesluit wordt de militaire geluidsruimte behorende bij de functies van de militaire luchthaven Volkel opgenomen. De militaire geluidsruimte is het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het militaire luchtverkeer.

#### *4.3. Burgervliegtuigbewegingen*

Burgermedegebruik van de militaire luchthaven Volkel is beperkt van omvang en bestaat uit recreatief burgerluchtverkeer en burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang.

Recreatief burgerluchtverkeer op de luchthaven Volkel betreft modelvliegen en zweefvliegen waarbij de zweefvliegtuigen met een lier worden gestart of met behulp van een motorvliegtuig worden gesleept, alsmede motorsportvliegen. Burgervliegtuigen die deelnemen aan het evenement Volkel in de Wolken maken eveneens gebruik van de vliegbasis Volkel. In het luchthavenbesluit worden aantallen vliegtuigbewegingen per jaar vastgesteld. Het feitelijk gebruik door een of meer rechtspersonen wordt mogelijk gemaakt met een of meer vergunningen voor burgermedegebruik op grond van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart. Met de vergunningen kunnen maximaal de in het luchthavenbesluit opgenomen aantallen vliegtuigbewegingen beschikbaar worden gesteld.

Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten en de op Volkel gestationeerde traumahelikopter van het Radboud Ziekenhuis te Nijmegen) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012. Het belang en gebruik van de traumahelikopter van het Radboud Ziekenhuis te Nijmegen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Samen met het gebruik met helikopters van de landelijke eenheid van de nationale politie bedraagt het aantal vliegtuigbewegingen voor algemeen maatschappelijk belang ongeveer 3.000 per jaar. Dit burgerluchtverkeer wordt mogelijk gemaakt via een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet.

## **5. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven Volkel**

### *5.1. Inleiding*

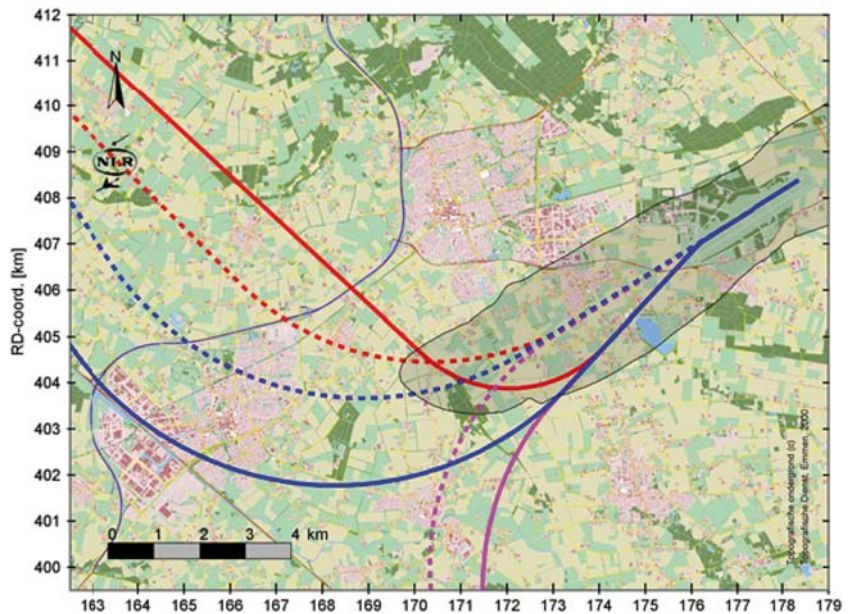
Het Ministerie van Defensie heeft het Milieueffectrapport (MER) Militaire Luchthaven Volkel opgesteld.

### *5.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer*

In het MER zijn de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit van het militair luchtverkeer en het burgerluchtverkeer. De milieueffecten zijn vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie behorende bij de geluidszone uit het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen.

Voor de voorgenomen activiteit is onderzocht in hoeverre het mogelijk is de ligging en het gebruik van vliegroutes behorende bij starts in zuidwestelijke richting aan te passen zodanig dat de geluids(belasting)contouren gunstiger komen te liggen met het oog op plannen voor nieuwbouw van woningen. Voor starts in zuidwestelijke richting zijn alternatieve vliegroutes ontworpen. Deze verschoven uitvliegroutes zijn vanuit operationeel oogpunt aanvaardbaar voor gebruik door jachtvliegtuigen. De verschuiving houdt in dat jachtvliegtuigen na de start eerst naar het zuiden afbuigen waarna vervolgens een gedeelte naar het noorden afbuigt en een gedeelte een zuidelijke route volgt. Ten opzichte van de huidige situatie komen de jachtvliegtuigen die gebruikmaken van de verschoven uitvliegroutes op een grotere afstand langs het dorp Volkel. Het gedeelte dat daarna naar het noorden afbuigt komt – weliswaar op relatief grote hoogte – over de bebouwing van Veghel, in plaats van langs de bebouwing van Veghel. Het gedeelte dat een zuidelijke route volgt komt langs de bebouwing van Boekel. De verschoven uitvliegroutes in zuidwestelijke richting worden aangeduid als de Niemeskantroutes, genoemd naar de beoogde locatie voor nieuwbouw van woningen voor het dorp Volkel (gemeente Uden). In het MER zijn voor de voorgenomen activiteit op basis van de verschoven uitvliegroutes drie varianten uitgewerkt, waarbij voor de starts van jachtvliegtuigen in zuidwestelijke richting niet, gedeeltelijk of geheel gebruik wordt gemaakt van de verschoven uitvliegroutes.

Onderstaande figuur toont een schematische weergave van de originele (onderbroken lijnen) en verschoven (ononderbroken lijnen) uitvliegroutes ten opzichte van de huidige geluidszone (zwart).



### 5.2.1. Volkel referentiesituatie

De referentiesituatie komt overeen met de uitgangspunten voor de berekening van de geluidszone van de vliegbasis Volkel zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen. Het luchtverkeer is gebaseerd op de functie van de vliegbasis Volkel als thuisbasis voor twee squadrons F-16 jachtvliegtuigen en een opleidingseenheid voor F-16 jachtvliegtuigen. Voorts is bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk en vindt incidenteel burgermedegebruik plaats.

### 5.2.2. Volkel voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit omvat militair luchtverkeer, (beperkt) recreatief burgerluchtverkeer en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

Het militaire luchtverkeer van de luchthaven Volkel bestaat uit:

- Vliegtuigbewegingen ten behoeve van de operaties van de op Volkel gestationeerde twee operationele jachtvliegtuigsquadrons en de helft van de vliegtuigbewegingen die horen bij de returnveldfunctie voor de opleidingseenheid. In het MER is uitgegaan van het F-16 jachtvliegtuig.
- Vliegtuigbewegingen door andere Nederlandse en buitenlandse militaire vliegtuigen (bondgenootschappelijk medegebruik) zoals jachtvliegtuigen, tanker/transportvliegtuigen, AWACS-vliegtuigen, lesvliegtuigen en helikopters. In het MER is onder andere uitgegaan van de geluidscategorieën F-16, Tornado, DC-10, C-130, Fokker 60, C-17, E-3A, PC-7, CH-47 en Bo105.

De gebruikte gegevens zijn toegepast om een zo realistisch mogelijke weergave te krijgen van de benodigde geluidsruimte die hoort bij de militaire taken en functies die aan de vliegbasis Volkel zijn toebedeeld en die zo goed mogelijk aansluit bij het gecommitteerde gebruik, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4 van de toelichting. Deze invoer betekent dat ook andere soorten en typen vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven, zolang de geluidsbelasting past binnen de vastgestelde geluidsruimte. De luchthaven Volkel heeft twee parallel gelegen start- en landingsbanen en een helikopterlandingsplaats. De inzet

van de parallelbaan bedraagt ongeveer 5 procent van het aantal vliegtuigbewegingen. De aantallen militaire vliegtuigbewegingen, evenals de vliegprofielen zijn militair gerubriceerd en zijn opgenomen in een aparte gerubriceerde bijlage behorende bij het MER. Speciaal voor dat doel gescreende ambtenaren van het ministerie van I&M hebben inzage in de gegevens.

Naast het militaire vliegverkeer vindt ook recreatief burgerluchtverkeer plaats. Dit vliegverkeer hoort tot de categorie kleine luchtvaart, waarvoor de geluidsbelastingmaat Kosteneenheid niet geldt. De geluidsbelasting van de vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang wordt meegenomen in de berekening van de militaire geluidsruimte.

De voorgenomen activiteit wordt in het MER voor drie varianten beschouwd. De varianten verschillen van elkaar in het gebruik en de ligging van vertrekroutes voor jachtvliegtuigen in zuidwestelijke richting.

– **Voorgenomen activiteit rechtdoor.** In deze variant worden de starts door jachtvliegtuigen in zuidwestelijke richting afgewikkeld op de originele uitvliegroutes.

– **Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes.** In deze variant worden de starts door jachtvliegtuigen in zuidwestelijke richting van de operationele squadrons afgewikkeld op de originele uitvliegroutes en die van de (helft van de) returnveldfunctie voor de opleidingseenheid jachtvliegtuigen afgewikkeld op de Niemeskantroutes.

– **Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes.** In deze variant worden de starts door jachtvliegtuigen in zuidwestelijke richting van de operationele squadrons en van de (helft van de) returnveldfunctie voor de opleidingseenheid jachtvliegtuigen afgewikkeld op de Niemeskantroutes.

Het militaire luchtverkeer anders dan jachtvliegtuigen maakt geen gebruik van de alternatieve uitvliegroutes in zuidwestelijke richting (de Niemeskantroutes) en blijft de originele routes volgen. Voor het burgerluchtverkeer zijn geen alternatieven ontwikkeld, omdat voor het bestaande gebruik geen veranderingen worden voorzien en het aantal vliegtuigbewegingen relatief gering is.

### 5.3. De in het MER onderzochte milieueffecten

In het Milieueffectrapport luchthaven Volkel is het aspect geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen beoordeeld omdat in het onderhavige luchthavenbesluit, als onderdeel van het beperkingengebied, het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) wordt vastgelegd. Daarnaast zijn de volgende milieueffecten beschreven: externe veiligheid en luchtkwaliteit vanwege vliegtuigbewegingen, alsmede bodem, grondwater, ecologie en verkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten. Het MER geeft inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. De belangrijkste uitkomsten van het MER worden hieronder per thema weergegeven. Voor een meer uitgebreidere beschrijving van de effecten wordt verwezen naar het hoofdrapport van het MER en de bijbehorende rapporten.

#### 5.3.1. Geluidsbelasting

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer is, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde. Er is op dit moment geen geschikt berekeningsvoorschrift voor het berekenen van  $L_{den}$ -contouren voor militair



vliegverkeer. Proefberekeningen door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) op basis van het rekenvoorschrift voor civiel vliegverkeer leiden voor militair verkeer tot onbruikbare geluidscontouren, die ernstig afwijken van de bestaande situaties. In opdracht van Defensie wordt door het NLR gewerkt aan een voor het militair vliegverkeer hanteerbaar systeem. Zo lang een geschikt berekeningsvoorschrift nog niet beschikbaar is, zal Defensie de Ke-systematiek blijven hanteren.

Als onderdeel van het beperkingengebied wordt de 35 Ke-geluidszone gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 30 Ke tot en met 65 Ke. Van de geluidszone worden tevens de oppervlakte in km<sup>2</sup> en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszone gepresenteerd (op basis van recentst beschikbare woningbestand).

De aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn verdeeld over de perioden van de dag en over de verschillende aan- en uitvliegroutes (nominale vliegpaden). Deze nominale vliegpaden zijn het resultaat van de afweging veiligheid, luchtruim, vliegeigenschappen en milieu. In de praktijk zullen de vliegtuigbewegingen gespreid liggen rondom deze nominale paden door diverse oorzaken, zoals verschillende snelheden, vliegeigenschappen van vliegtuigen, opdrachten van de verkeersleiding (om luchtverkeerstechnische redenen) en meteorologische omstandigheden. De nominale paden zijn uitsluitend bedoeld voor de invoergegevens waaraan geen rechten kunnen worden ontleend of waarmee geen verplichtingen kunnen worden gesteld. Bij de berekening van de geluidsbelasting wordt conform het berekeningsvoorschrift rekening gehouden met spreiding rondom de nominale vliegpaden. Daarnaast is de verdeling van het verkeer over de diverse routes behorende bij de twee baanrichtingen, voor beide parallel gelegen start- en landingsbanen, bepaald op basis van historische (meteorologische) gegevens. Teneinde jaarlijkse fluctuaties in de verdeling van de windrichtingen ten opzichte van de gemiddelde historische gegevens te kunnen opvangen, wordt bij de berekening een toeslag op het aantal vliegtuigbewegingen toegepast. Deze zogenoemde meteomarge bedraagt voor de militaire luchthavens 10 procent.

Op grond van artikel 10.17 van de Wet luchtvaart wordt in het luchthavenbesluit als onderdeel van het beperkingengebied rond het luchthavengebied een gebied vastgesteld behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 10.12 van de Wet luchtvaart is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is wat betreft de grote luchtvaart (vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen) uitvoering gegeven met het Besluit militaire luchthavens (BML). De grenswaarde bedraagt 35 Kosteneenheden (Ke).

De Ke-geluidszone heeft drie hoofdfuncties:

- handhaving: met betrekking tot het luchtverkeer wordt de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het luchtverkeer vastgesteld;
- doorwerking naar ruimtelijke ordening: binnen de geluidszone gelden beperkte mogelijkheden voor (ver)nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen;

– geluidsisolatie: aan de bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (scholen en medische inrichtingen) worden geluidwerende voorzieningen aangebracht binnen de 40 respectievelijk 35 Ke-contour; binnen de 65 Ke-contour dient op termijn aan woningen de woonbestemming te worden onttrokken.

In onderstaande tabel staan voor de referentiesituatie en de drie varianten van de *voorgenomen activiteit de geluidsbelaste oppervlakte, het aantal geluidsbelaste woningen, het aantal ernstig geluidgehinderden* en het aantal andere geluidsgevoelige gebouwen weergegeven.

Geluidsbelasting	> 65 Ke	> 40 Ke	> 35 Ke	> 30 Ke
<b>Geluidsbelaste oppervlakte in km<sup>2</sup></b>				
Referentiesituatie	2,02	22,31	36,88	55,79
Voorgenomen activiteit rechtdoor	1,79	13,88	22,90	36,42
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	1,79	13,84	22,94	36,63
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	1,78	13,85	22,91	36,98
<b>Aantal geluidsbelaste woningen</b>				
Referentiesituatie	1	2.226	3.605	5.274
Voorgenomen activiteit rechtdoor	0	802	2.082	3.793
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	0	754	2.055	3.774
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	0	264	1.626	3.516
<b>Aantal ernstig geluidgehinderden</b>				
Referentiesituatie	1	1.280	2.152	3.016
Voorgenomen activiteit rechtdoor	0	461	1.271	2.156
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	0	434	1.256	2.146
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	0	152	1.013	1.991
<b>Aantal andere geluidsgevoelige gebouwen</b>				
Referentiesituatie	0	19	30	36
Voorgenomen activiteit rechtdoor	0	10	19	34
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	0	9	19	34
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	0	7	15	34

De oppervlakte van de geluidsbelastingcontouren van de voorgenomen activiteit is beduidend kleiner dan die van de referentiesituatie. Dit geldt ook voor het aantal woningen, het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal andere geluidsgevoelige gebouwen. Dit betreft met name Mill, Odiliapeel en het dorp Volkel. Dit is het gevolg van de vermindering in de taak en functies van Volkel voor jachtvliegtuigen. Voor de varianten van de voorgenomen activiteit resulteert het gedeeltelijk of geheel gebruik maken van de Niemeskantroutes in een iets grotere oppervlakte binnen de 35 Ke en 40 Ke-contouren dan op basis van de huidige routes, maar in een lager aantal woningen en ernstig geluidgehinderden en een gelijk of marginaal lager aantal andere geluidsgevoelige gebouwen. Dit is de resultante van een hoger aantal woningen in Boekel en Odiliapeel en een fors lager aantal woningen in het dorp Volkel, met name in de Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes. Dit is het gevolg van de andere vorm en ligging van de contouren en een verschuiving van de geluidsbelasting naar minder dicht bewoonde gebieden.

Onderstaande tabel geeft voor de referentiesituatie en voor de varianten van de voorgenomen activiteit een gedetailleerd overzicht van het aantal woningen binnen de 35 en 40 Ke-contouren per woonkern.

Geluidsbelasting Aantal woningen	Referentie- situatie		Voorgenomen activiteit rechtdoor		Voorgenomen activiteit deels Niemeskant- routes		Voorgenomen activiteit geheel Niemeskant- routes	
	> 35 Ke	> 40 Ke	> 35 Ke	> 40 Ke	> 35 Ke	> 40 Ke	> 35 Ke	> 40 Ke
Woonplaats (gemeente)								
Boekel (Boekel)	17	2	2	0	5	0	33	4
Erp (Veghel)	23	0	0	0	0	0	0	0
Langeboom (Mill en St.Hubert)	7	5	4	1	4	1	4	1
Mill (Mill en St.Hubert)	1.968	930	789	11	791	11	791	11
St.Hubert (Mill en St.Hubert)	1	0	0	0	0	0	0	0
Wilbertsoord (Mill en St.Hubert)	8	1	1	0	1	0	1	0
Odiliapeel (Uden)	251	93	164	54	167	56	176	64
Uden (Uden)	37	0	1	0	0	0	0	0
Volkel (Uden)	1.283	1.186	1.113	729	1.079	679	613	177
Zeeland (Landerd)	10	9	8	7	8	7	8	7
Totaal aantal woningen	3.605	2.226	2.082	802	2.055	754	1.626	264

De geluidsbelastingcontouren van de Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes treden in het buitengebied van de gemeente Uden en Boekel ten zuiden van de Luchthaven buiten de geluidsbelastingscontouren van de referentiesituatie. Bij de voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes zijn er ten opzichte van de referentiesituatie totaal 15 nieuw voor isolatie in beschouwing te nemen woningen binnen de 40 Ke-contour, te weten 4 woningen in Boekel, 6 in Odiliapeel en 5 in Volkel.

### 5.3.2. Externe veiligheid

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico op te nemen in het luchthavenbesluit. Voor militaire luchthavens is echter nog geen normering opgesteld die bij de vaststelling van een luchthavenbesluit tot uitgangspunt kan dienen.

Om de verschillende varianten met de referentiesituatie en elkaar te kunnen vergelijken is het externe veiligheidsrisico rondom de luchthaven als gevolg van startend en landend luchtverkeer wel onderzocht en zijn de plaatsgebonden risicocontouren<sup>3</sup> (PR-contouren) berekend voor de waarden  $5 \times 10^{-5}$ ,  $10^{-5}$ ,  $10^{-6}$  en  $10^{-7}$  PR. Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km<sup>2</sup> en het aantal woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen gepresenteerd. Voorts is het Totaal Risico Gewicht (TRG) berekend. Het TRG presenteert in één getal het totale risico door luchtverkeer in een bepaalde periode. Het TRG is niet afhankelijk van vliegroutes.

In onderstaande tabel staan voor de referentiesituatie en de drie varianten van de voorgenomen activiteit de oppervlakte, het aantal woningen en het aantal andere kwetsbare objecten weergegeven.

<sup>3</sup> Het plaatsgebonden risico is de kans, per jaar, dat een denkbeeldig persoon die gedurende een jaar permanent op dezelfde locatie verblijft, komt te overlijden als direct gevolg van een vliegtuigongeluk. Plaatsgebonden risicocontouren zijn lijnen die plaatsen met dezelfde waarde van het plaatsgebonden risico verbinden.

Externe veiligheid	> 5 x 10 <sup>-5</sup> PR	> 10 <sup>-5</sup> PR	> 10 <sup>-6</sup> PR	> 10 <sup>-7</sup> PR
<b>Oppervlakte in km<sup>2</sup></b>				
Referentiesituatie	0,4	2,6	24,0	101,5
Voorgenomen activiteit rechtdoor	0,2	1,1	13,1	70,5
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	0,2	1,1	13,1	70,6
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	0,2	1,1	13,2	70,9
<b>Aantal woningen</b>				
Referentiesituatie	1	43	2.328	12.238
Voorgenomen activiteit rechtdoor	0	1	956	5.455
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	0	1	952	5.455
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	0	1	940	5.457
<b>Aantal andere kwetsbare objecten</b>				
Referentiesituatie	0	0	17	56
Voorgenomen activiteit rechtdoor	0	0	7	31
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	0	0	7	31
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	0	0	7	31

Het plaatsgebonden risico van de voorgenomen activiteit is aanzienlijk lager dan die van de referentiesituatie. Dit is het gevolg van de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen door F-16 jachtvliegtuigen van Volkel. Voor de voorgenomen activiteit resulteert het gedeeltelijk of geheel gebruikmaken van de Niemeskantroutes niet in een significant ander plaatsgebonden risico dan op basis van de huidige routes. Door het NLR is (in een eerder stadium) onderzoek gedaan naar de geringe verschillen tussen de EV zones van de varianten terwijl de routes toch aanmerkelijk verschillen. Hieruit is naar voren gekomen dat de meeste ongevallen op de startbaan ontstaan en dat de te vliegen route maar in geringe mate van invloed is op het verspreidingsgebied van de brokstukken.

In onderstaande tabel staan voor de referentiesituatie en de varianten van de voorgenomen activiteit het Totaal Risico Gewicht (TRG) uitgedrukt in ton.

Externe veiligheid	TRG (ton)
Referentiesituatie	2,228
Voorgenomen activiteit rechtdoor	1,289
Voorgenomen activiteit deels Niemeskantroutes	1,289
Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes	1,289

Het TRG van de voorgenomen activiteit is beduidend kleiner dan die van de referentiesituatie. Dit is het gevolg van de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen door F-16 jachtvliegtuigen van Volkel. Voor de voorgenomen activiteit resulteert het gedeeltelijk of geheel gebruikmaken van de Niemeskantroutes niet in een ander TRG, omdat routes geen effect hebben op de waarde van het TRG.

### 5.3.3. Luchtkwaliteit

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening gehouden hoeft te worden met luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging, niet voorgeschreven. Niettemin wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk

5 luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Aanvullend worden voor stikstofdeposities en vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immissiewaarden bepaald. De luchtkwaliteit is berekend voor het jaar 2013 en voor NO<sub>2</sub> en fijn stof PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> ook voor de jaren 2015 en 2023.

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een of meer grenswaarden met het oog op de lokale luchtverontreiniging op te nemen in het luchthavenbesluit. Deze mogelijkheid is nog niet ingevuld. In dit besluit zijn geen grenswaarden opgenomen. Wel zijn in het MER voor de luchthaven Volkel voor de beoordeling van de luchtkwaliteit de immissies (concentraties op leefmilieu) berekend van verschillende luchtverontreinigende stoffen. De immissies zijn berekend op basis van de emissies van het luchtverkeer, het wegverkeer, de grondgebonden emissiebronnen op de luchthaven en de achtergrondconcentraties.

In onderstaande tabel staat een overzicht van de normen voor de jaar- en uurgemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>. In de tabel zijn opgenomen de resultaten van de berekeningen van de immissies binnen het totale toetsgebied voor de jaren 2013 en 2023 voor NO<sub>2</sub>, de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie, voor PM<sub>10</sub> de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie en PM<sub>2,5</sub> de jaargemiddelde concentraties. Vanwege de vlieghoogte vanaf waar in de verschillende varianten de routes wijzigen is het verschil in luchtkwaliteit van de varianten van de voorgenomen activiteit verwaarloosbaar. De verschillen in de luchtkwaliteit voor de toetsjaren wordt veroorzaakt door de verwachte afname van de achtergrondconcentraties.

Stof	Norm-periode	Norm	Referentie-situatie		Voorgenomen activiteit	
			2013	2023	2013	2023
NO <sub>2</sub>	Jaar-gemiddelde	60 µg/m <sup>3</sup> tot 2015 40 µg/m <sup>3</sup> m.i.v. 2015	32,2	22,0	32,2	22,0
NO <sub>2</sub>	Uur-gemiddelde	200 µg/m <sup>3</sup> max. 18 overschrijdingen per jaar	0	0	0	0
PM <sub>10</sub>	Jaar-gemiddelde	40 µg/m <sup>3</sup>	27,5	25,1	27,5	25,1
PM <sub>10</sub>	24 uur-gemiddelde	50 µg/m <sup>3</sup> max. 35 overschrijdingen per jaar	22	16	22	16
PM <sub>2,5</sub>	Jaar-gemiddelde	25 µg/m <sup>3</sup> m.i.v. 2015 20 µg/m <sup>3</sup> m.i.v. 2020	15,8	13,7	15,8	13,7

De jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> worden bijna geheel bepaald door de achtergrondconcentratie. De berekende bijdragen van zowel luchtvaart als wegen zijn beperkt. Voor de stoffen NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> geldt voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit in de jaren 2013 en 2023 geen overschrijding van de grenswaarden. De voorgenomen activiteit resulteert in een geringe verlaging van de concentraties in de directe omgeving van de luchthaven. Het niet, deels of geheel gebruik maken van de Niemeskantroutes in de voorgenomen activiteit heeft geen (merkbaar) effect op de luchtkwaliteit.

Voor geur bestaat geen landelijke norm, maar wordt de norm lokaal (door de provincie) bepaald. De waarde voor geur is bij de voorgenomen activiteit lager dan bij de referentiesituatie. De referentiesituatie en de

voorgenomen activiteit voldoen aan zowel de grenswaarde (2 ouE/m<sup>3</sup>) als aan de richtwaarde (1 ouE/m<sup>3</sup>) voor wonen bij bestaande activiteiten.

Stikstofdeposities zijn berekend voor een punt in elk van vier Natura 2000-gebieden in de omgeving van de luchthaven Volkel. De stikstofdepositie ten gevolge van luchtverkeer van de luchthaven Volkel ter plaatse van de Natura 2000-gebieden is zeer gering, minder dan 0,02 mol/ha/jaar. Voor de voorgenomen activiteit is de depositie marginaal lager dan die van de referentiesituatie. Zowel de depositie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden ten gevolge van luchtverkeer als het effect daarop van de voorgenomen activiteit is niet significant.

#### 5.3.4. Ecologie

Het flora- en faunabeheer op de luchthaven is voornamelijk gericht op het vermijden van vogelaanvaringen en andere ongevallen met fauna. Het beheer zal in de toekomst niet wijzigen. Gezien het ongewijzigd beheer en de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen wordt verwacht dat in de toekomst weinig veranderingen zullen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.

De stikstofdepositie is zeer gering en neemt in de voorgenomen activiteit af ten opzichte van de referentiesituatie. De geluidsbelasting neemt in de voorgenomen activiteit af ten opzichte van de referentiesituatie. De voorgenomen activiteit heeft, onafhankelijk van de varianten in het routegebruik, geen merkbaar effect ter hoogte van de Natura 2000-gebieden in de nabijheid van de luchthaven Volkel. Vanwege de afname van de stikstofdepositie en de afname van de geluidsbelasting is het niet noodzakelijk een passende beoordeling uit te voeren. In de omgeving van de luchthaven Volkel zijn twee gebieden gelegen die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Op de luchthaven Volkel zijn eveneens delen van de EHS aanwezig. Er worden geen ruimtelijke ingrepen gedaan in het kader van de voorgenomen activiteit. Hierdoor zal de voorgenomen activiteit, onafhankelijk van de varianten in het routegebruik, weinig of geen invloed hebben op de Ecologische Hoofdstructuur.

## 6. Overwegingen en besluit

### 6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de overwegingen weergegeven die aan dit luchthavenbesluit ten grondslag liggen. Aan de orde komt waarom het in het luchthavenbesluit voorziene gebruik nuttig en nodig is en aanvaardbaar is gelet op de uit het MER blijken milieueffecten.

### 6.2. Overwegingen en besluit

Op grond van artikel XVIII Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens dient het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Volkel van 1 juni 1960 (gewijzigd op 23 juni 1961) voor 1 november 2016 te worden vervangen door een luchthavenbesluit op grond van artikel 10.15 van de Wet luchtvaart. Het nu voorliggende luchthavenbesluit Volkel is dat besluit.

In het luchthavenbesluit is de voorgenomen activiteit Volkel geheel Niemeskantroutes vastgesteld gebaseerd op militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer.

Het militair luchtverkeer zoals dat is opgenomen in de voorgenomen activiteit Volkel geheel Niemeskantroutes komt overeen met de taken en functies van de militaire luchthaven Volkel. De op deze taken en functies ingerichte infrastructuur en gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Volkel zijn essentiële onderdelen van de taken en verplichtingen van het Ministerie van Defensie, mede gelet op de positie van Volkel in het netwerk van militaire luchthavens in Nederland, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4 van deze toelichting.

Het recreatief burgerluchtverkeer en de vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang zijn gebaseerd op het bestaande gebruik, zoals bepaald op basis van historische gegevens van de afgelopen jaren. Hier is sprake van een *standstill* situatie.

Het Milieueffectrapport luchthaven Volkel heeft de milieueffecten die verbonden zijn met bovenstaand militair luchtverkeer, beperkt recreatief burgerluchtverkeer en vluchten van algemeen maatschappelijk belang, onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichting.

Met de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit en het Besluit militaire luchthavens gaan enigszins versoepelde regels gelden voor nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 35 Ke-geluidszone. De externe veiligheid kent geen relevant verschil tussen de varianten die van de voorgenomen activiteit zijn onderzocht. Ten aanzien van ecologie wordt verwacht dat in de toekomst weinig veranderingen zullen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.

De voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes bevat voor de starts door jachtvliegtuigen in zuidwestelijke richting een gewijzigde route. Deze wijziging leidt tot een sterke afname van het aantal geluidgehinderden in het dorp Volkel (gemeente Uden), biedt tevens mogelijkheden voor nieuwbouw van woningen in Volkel en houdt rekening met de wens van de gemeente Veghel om woningbouw te realiseren in het buitengebied in het zuidoosten van de gemeente Veghel. De geluidsbelastingcontouren van de Voorgenomen activiteit geheel Niemeskantroutes treden in het buitengebied van de gemeente Uden en Boekel ten zuiden van de luchthaven buiten de geluidsbelastingscontouren van de referentiesituatie. Dit leidt tot 15 nieuw voor isolatie in beschouwing te nemen woningen.

Het ontwerp-luchthavenbesluit is samen met het MER op 20 november 2013 gepresenteerd aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Volkel (commissie ingesteld op basis van artikel 28 Lvw).

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 5 november 2014 een definitief toetsingsadvies uitgebracht over het MER.

Bij de overwegingen zijn de uitkomsten van het bestuurlijk overleg, de inspraak en de adviezen betrokken.

Het besluit legt het luchthavengebied vast en het beperkingengebied. Het luchthavengebied et is gelijk aan het aangewezen luchtvaartterrein zoals weergegeven in bijlage 1. Het beperkingengebied omvat het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2 (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels

gelden met betrekking tot een bestemming die of een gebruik dat vogels aantrekt zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.3 (het vogelbeheersgebied). De geluidszone komt overeen met het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden. Tevens legt het luchthavenbesluit de omvang van het recreatief burgermedegebruik vast.

Met het beperkingengebied rond de luchthaven, dat bij dit besluit wordt vastgesteld, worden voor de omgeving nagenoeg dezelfde indirecte ruimtelijke gevolgen van de aanwezigheid van de luchthaven veroorzaakt als die reeds jarenlang bestaan. Sedert 1979 wordt ingevolge het planologisch interimbeleid van de Minister van VROM, thans Infrastructuur en Milieu, bij ruimtelijke plannen van de andere overheden rekening gehouden met de geluidszone in verband met de geluidsbelasting van het luchtverkeer. De in dit luchthavenbesluit opgenomen geluidszone is kleiner dan de bestaande geluidszone. Het beleid over obstakelvrije vlakken rond de militaire luchthavens voor de veilige afwikkeling van het luchtverkeer is geformuleerd in het Structuurschema Militaire Terreinen en de nadere uitwerking in de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006. De obstakelvrije vlakken zijn ongewijzigd overgenomen in dit luchthavenbesluit. In veel bestemmingsplannen zijn deze indirecte ruimtelijke gevolgen reeds juridisch verankerd. De kosten die gemoeid zijn met het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan komen, aangezien het hier een reguliere taak van de gemeente betreft, voor rekening van de gemeente. Sinds de inwerking-treding van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening moeten gemeenteraden de in deze regeling aangewezen geluidszone en obstakelvrije vlakken in acht nemen.

Met het beperkingengebied wordt een vogelbeheersgebied rond de luchthaven vastgesteld. De begrenzing van het vogelbeheersgebied komt overeen met de grens van het IHCS, dat onderdeel is van de obstakelvrije vlakken. Hierdoor worden geen aanvullende bestemmingsplannen betrokken in het beperkingengebied, terwijl regels inzake vogelaantrekende werking al vele jaren worden gehanteerd in het overleg met gemeenten.

De Wet luchtvaart bevat voor externe veiligheid en luchtkwaliteit geen normstelling en beoordelingskader. Derhalve bevat het luchthavenbesluit geen bepalingen voor externe veiligheid en luchtkwaliteit.

In de jaren 1985 tot en met 2003 is in opdracht van het Ministerie van Defensie een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen. Het programma is begeleid door de Stichting geluidwerende voorzieningen Volkel. De woningen lagen binnen de 40 Ke geluidsbelastingscontour behorende bij de geluidszone zoals vastgelegd in het SMT. Omdat de geluidszone nog niet was vastgesteld op basis van de Luchtvaartwet, is het programma uitgevoerd als presanering conform de toen geldende Regeling geluidwerende voorzieningen. De 40 Ke-geluidsbelastingscontour zoals vastgesteld in dit luchthavenbesluit is iets korter en smaller dan de overeenkomstige contour van de geluidszone uit het SMT en verplaatst zich aan de zuidzijde iets buiten de geluidszone uit het SMT. In aanvulling op het geluidsisolatieprogramma zoals uitgevoerd op basis van de contour uit het SMT, leidt het luchthavenbesluit tot 15 nieuw voor isolatie in beschouwing te nemen woningen.



## **7. Handhaving**

De handhaving van de geluidsbelasting ingevolge de Wet luchtvaart geschiedt ingevolge artikel 10.20 van de Wet luchtvaart door de Minister van Defensie. Binnen het Ministerie van Defensie wordt deze taak uitgevoerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

Ingevolge artikel 10.23 van de Wet luchtvaart worden de gegevens omtrent het feitelijk gebruik jaarlijks door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu herleid tot contouren die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven. Deze jaarcontouren kunnen worden getoetst aan de geluidszone. De jaarcontourenkaarten zijn openbaar.

De systematiek van de Wet luchtvaart gaat er vanuit dat de geluidszone ruimte moet bieden aan het maximale gebruik in enig jaar. De afgelopen jaren heeft geen overschrijding van de geluidszone plaatsgevonden. Wel was de breedte van de geluidszone ter hoogte van de start- en landingsbaan de beperkende factor voor het gebruik van de luchthaven.

Wat betreft het gebruik van de parallelbaan is in paragraaf 5.2.2 aangegeven dat parallelbaan jaarlijks ongeveer 5% van de starts faciliteert. Door het NLR is nader onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het gebruik van de parallelbaan ingeval 5% van de starts op de parallelbaan plaatsvindt. Uit dat onderzoek volgt dat bij 5% gebruik van de parallelbaan geen extra huizen binnen de 40 Ke-zone komen te liggen. Gebruik van de parallelbaan leidt tot een iets andere 35 Ke-zone. Het bevoegd gezag heeft er echter voor gekozen de 35 Ke-zone vast te stellen overeenkomstig het ontwerpbesluit, derhalve zonder rekening te houden met gebruik van de parallelbaan. Ook bij gebruik van de parallelbaan dient binnen de 35 Ke-zone te worden gebleven.

Bij overschrijding van de grenswaarde zal de Minister van Defensie ingevolge artikel 10.21 van de wet maatregelen voorschrijven om de geluidsbelasting terug te dringen binnen de grenswaarden.

Het feitelijk toestaan van recreatief burgerluchtverkeer wordt conform artikel 10.27 van de Wet luchtvaart opgenomen in een of meer vergunningen voor burgermedegebruik. In de vergunning wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar opgenomen, alsmede regels voor het burgerluchtverkeer. Recreatief burgerluchtverkeer wordt op aantallen vliegtuigbewegingen per jaar gehandhaafd.

Klachten over het gebruik van de luchthaven Volkel kunnen worden ingediend bij de luchthaven en bij het algemene klachtennummer van de Koninklijke luchtmacht. Over de aantallen klachten en de behandeling daarvan wordt gerapporteerd aan de commissie van overleg en voorlichting milieuhygiëne van de luchthaven Volkel.

## **8. Administratieve lasten**

Het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Volkel berust op de Wet luchtvaart zoals die is komen te luiden bij de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561). Deze wijzigingswet heeft voorzien in onder andere een nieuw juridisch regime voor de militaire luchthavens, die tot dan hun regeling vonden in op de Luchtvaartwet berustende aanwijzingen van militaire luchtvaartterreinen. Naast de juridische vormgeving van de luchthaven als zodanig is tevens voorzien in een nieuwe juridische regeling van het zogenaamde medegebruik van militaire luchthavens door de burgerluchtvaart, ter vervanging van het in de Luchtvaartwet vervatte, niet meer adequate ontheffingenstelsel. De militaire luchthavens en het

fenomeen burgermedegebruik zijn met andere woorden geen nieuwe verschijnselen. Slechts de juridische ophanging en vormgeving in de wetgeving zijn gemoderniseerd.

In de memorie van toelichting bij de genoemde wijzigingswet (Kamerstukken II, 2005–2006, 30 452, nr. 3, par. 10.7.6) is uitgebreid ingegaan op de administratieve lasten van het wetsvoorstel voor bedrijf en burger. Aangegeven is dat er geen sprake is van grote wijzigingen ten opzichte van het onder de Luchtvaartwet geldende systeem. Het thans voorliggende luchthavenbesluit bevat puur de uitvoering van het regime dat is neergelegd in de Wet luchtvaart. Dat betekent dat het luchthavenbesluit geen andere keuzes of andere verplichtingen bevat dan die reeds aan de orde zijn geweest ten tijde van de wijziging van de Wet luchtvaart. Het besluit stelt de voortzetting van militaire en civiele vliegactiviteiten zeker. Het luchthavenbesluit bevat geen nieuwe bepalingen die leiden tot administratieve lasten of nalevingskosten voor burgers en bedrijven.

Zoals in paragraaf 6.2 beschreven leidt het luchthavenbesluit enerzijds tot nieuwbouwmogelijkheden, en anderzijds tot de noodzaak aan een aantal woningen geluidwerende voorzieningen aan te brengen. De noodzakelijke isolatie voor de 15 nieuw voor isolatie in beschouwing te nemen woningen zal uit de Rijksbegroting (Defensie) worden gefinancierd.

## **Toelichting – Artikelsgewijs**

### **Artikel 1.1**

De definitie van het begrip recreatief burgerluchtverkeer is ontleend aan artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens en toegespitst op de op de luchthaven Volkel plaatsvindende vormen van recreatief luchtverkeer. Onder de woorden «start» en «landing» vallen tevens een zogenaamde «touch and go», waarbij het vliegtuig de landingsbaan raakt en meteen weer opstijgt, alsmede een «low approach», waarbij het vliegtuig de landingsbaan niet aanraakt.

### **Artikel 2.1**

Artikel 2.1, eerste en tweede lid, strekt tot uitvoering van artikel 10.15, tweede lid, van de wet door het vaststellen van het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het beperkingengebied is het gebied dat is gelegen buiten het luchthavengebied.

Het derde lid geeft de samenstelling van het beperkingengebied aan. Dit gebied bestaat uit het gebied behorende bij de grenswaarde voor geluidsbelasting (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels gelden met het oog op vogelaantrekkende werking (het vogelbeheersgebied). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 10.17 van de wet.

De geluidszone is de weergave van de maximaal optredende geluidsbelasting in Kosteneenheden van het gezamenlijke luchthavenluchtverkeer (door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen) in enig jaar.

Het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens (BML) genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) komt overeen met die van het scenario voor de militaire luchthaven Volkel geheel Niemeskantroutes. De oppervlakte van de geluidszone bedraagt 22,91 km<sup>2</sup>.

Het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 16 van het BML (het obstakelbeheergebied) omvat enerzijds hoogtes die

gekoppeld zijn aan de ligging van de start- en landingsbaan (funnel en IHCS) en anderzijds hoogtes die verband houden met het op de luchthaven aanwezige instrument landingssysteem (ILS). Het gebied waarbinnen regels gelden gelet op de ongewenste vogelaantrekkende werking in de nabijheid van de luchthaven komt overeen met het gebied dat wordt bestreken door het IHCS.

#### **Artikel 3.1.1**

Het luchthavengebied is weergegeven op een bij het besluit behorende kaart (bijlage 1). Hieruit blijkt de ligging van het banenstelsel, de rolbanen en de vliegtuigopstelplaatsen. De omvang van het luchthavengebied – zoals aangewezen in bijlage 1 – komt overeen met de huidige omvang van het luchtvaartterrein zoals deze is opgenomen in het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet, met dien verstande dat de afbakening van het gebied is geactualiseerd. Dit betreft percelen die in eigendom zijn van het Ministerie van Defensie en die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken en functies van de luchthaven Volkel.

Er zijn geen voorschriften omtrent de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het luchthavengebied in het besluit opgenomen, behoudens het vastleggen van het banenstelsel.

#### **Artikel 3.2.1**

Op de kaart die behoort bij artikel 3.2.1 (bijlage 3) zijn de geluidszone en de daarbinnen liggende geluidscontouren weergegeven zoals die voortvloeien uit de in hoofdstuk 2 van het BML vastgelegde normering. Als gevolg van de in het BML doorgevoerde vereenvoudiging van het stelsel is er binnen de geluidszone die wordt bepaald door de grenswaarde van 35 Ke nog slechts sprake van geluidscontouren die behoren bij de waarden 40, 45 en 65 Ke.

Hoofdstuk 2 van het BML brengt mee dat op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidszone, nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen niet is toegestaan. In afwijking hiervan is nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan indien is voldaan aan de bepalingen van de artikelen 6 en 7 van het BML. Op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidscontour van 65 Kosteneenheden zijn geen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens het in artikel 14 van het BML verankerde «blijfrecht».

Bijlage 3 toont de geluidscontouren met de waarde van 35 Kosteneenheden en met hogere waarden. Die kaart is een met behulp van computerberekeningen getekende kaart. De geluidscontouren bestaan uit de door de computer berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan – op basis van een interpolatievoorschrift – een enigszins vloeiend verloop is gegeven. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of een beheersverordening voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied wordt de geluidszone in acht genomen. In de gangbare praktijk van het berekenen van geluidscontouren is uitgangspunt dat bij het opnemen van de geluidscontouren geen grotere afwijkingen van de berekende computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke aan weerszijden van de berekende computerlijn, zodanig dat het resultaat van de verwerking van de contourenlijnen in het bestemmingsplan neutraal is ten aanzien van aantallen woningen en de oppervlakte binnen de contouren. Hiermee kan het doorsnijden van gebouwen of percelen worden voorkomen. Het ligt in de rede dat deze praktijk ongewijzigd wordt voortgezet.

### **Artikel 3.2.2**

Voor het veilig afwikkelen van luchtverkeer in de omgeving van de luchthaven Volkel gelden in een bepaald gebied (het obstakelbeheergebied) rond de luchthaven maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten, zoals woon- en kantoorgebouwen, antennemasten, windmolens en bomen. De maximaal toelaatbare hoogtes en de ligging en omvang van het gebied worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbanen en berusten op internationaal vastgelegde afspraken (funnel en *Inner Horizontal and Conical Surface*). Het is van belang dat in de gebieden van deze obstakelvrije vlakken de maximaal toelaatbare hoogtes niet worden overschreden.

Voor het begeleiden van vliegtuigen van en naar de luchthaven Volkel zijn op het luchthavengebied navigatiehulpmiddelen aanwezig, zoals een instrument landingssysteem (ILS) voor het aanvliegen van de landingsbaan. De goede werking van deze apparatuur kan worden verstoord door objecten in een bepaald gebied rond deze apparatuur. De afmetingen van het gebied zijn vastgelegd in internationale afspraken. Het is van belang dat bouwplannen in deze verstoringgebieden worden getoetst op eventuele verstoringseffecten.

Bijlagen 4 en 5 tonen de obstakelbeheergebieden voor funnel en *Inner Horizontal and Conical Surface* onderscheidenlijk voor ILS.

De gronden waarop hoogtebeperkingen gelden in verband met de vliegveiligheid, zijn weergegeven in de kaarten die behoren bij artikel 3.2.2. De normstelling terzake is vastgelegd in artikel 16 van het BML. Bedoeld artikel bevat tevens een aantal uitzonderingen dat is ontleend aan het beleid dat reeds gold ten tijde van het totstandkomen van het onderhavige besluit. Het gaat daarbij met name om reeds bestaande situaties dan wel in relatie tot instrumentlandingssystemen om de mogelijkheid om door middel van onderzoek aan te tonen dat de eventuele beïnvloeding van genoemde installaties uit oogpunt van de veiligheid van het luchtverkeer aanvaardbaar zal zijn.

In het onderhavige besluit is niet voorzien in beperkingen die verband houden met de op de luchthaven Volkel aanwezige radar. Reden hiervoor is dat deze radar een bredere toepassing kent dan alleen de veiligheid van het luchtverkeer, namelijk de bewaking van het luchtruim. Als gevolg daarvan worden de consequenties van de hierbedoelde radar geregeld in het op de Wet ruimtelijke ordening gebaseerde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

### **Artikel 3.2.3 en artikel 5.1**

De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving van de luchthaven vormt een groot risico voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Om te voorkomen dat vogelpopulaties zich in de directe omgeving van de luchthaven vestigen, is het noodzakelijk om een select aantal bestemmingen of vormen van grondgebruik binnen een straal van 6 km vanaf het banenstelsel te weren. Bij een dergelijk gebruik of een dergelijke bestemming moet in het bijzonder worden gedacht aan open wateroppervlaktes, natuur- en vogelbeschermingsgebieden, vishoudereien, opslag in de open lucht van voedingsmiddelen of organisch materiaal en afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Artikel 3.2.3 voorziet in een dergelijke planologische beperking. Met het oog op het beperken van het risico op vogelaanvaringen worden beperkingen gesteld aan bestemmingen die of gebruik dat vogels aantrekt (vogelbeheersgebied).

Bijlage 6 toont het gebied waar beperkingen gelden voor vogelaantrekende bestemmingen. Het gebied komt overeen met het gebied dat bestreken wordt door het *Inner Horizontal and Conical Surface*, het conischvormige deel van het obstakelvrije vlak.

Het grondgebruik of een bestemming wordt slechts dan toegestaan indien het gebruik of de bestemming reeds voor inwerkingtreding van het besluit rechtmatig was, of indien het grondgebruik of de bestemming in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Laatstgenoemde verklaring van geen bezwaar wordt enkel afgegeven indien de aanvrager aan de hand van een fauna-effectstudie heeft weten aan te tonen dat een bestemming of een grondgebruik niet zal leiden tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen indien nodig mitigerende voorwaarden worden verbonden.

Artikel 5.1 bevat een overgangsbepaling die zeker stelt dat een reeds ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit bestaande bestemming of bestaand gebruik toegestaan blijft.

#### **Artikelen 4.1.1**

Dit artikel legt voor de luchthaven Volkel als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het militaire luchtverkeer de in het BML genoemde waarde van 35 Kosteneenheden vast. De grenswaarde voor militair luchtverkeer (de geluidszone) dient voor de afbakening van het maximale gebruik van het militaire luchtverkeer en mag niet worden overschreden.

De oppervlakte van de geluidszone bedraagt 22,91 km<sup>2</sup>.

#### **Artikel 4.1.2**

Artikel 4.1.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het militaire luchtverkeer. In het artikel worden openstellingstijden van de luchthaven voor het militaire luchtverkeer vastgesteld. De openstellingstijden voor de militaire luchtvaart zijn afkomstig uit en treden in de plaats van de luchtmachtvoorschriften terzake. In principe wordt gedurende de daglichtperiode tussen 08.00 en 16.45 uur gevlogen. Er vindt avondvliegen plaats op een aantal avonden per week en dan met name in de «donkere» maanden tot uiterlijk 24.00 uur. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden voor dringende operationele noodzaak inclusief militair luchtverkeer in het kader van dringend noodzakelijke civiele ondersteuning.

#### **Artikel 4.2.1**

Artikel 4.2.1 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het recreatief burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Omdat deze vliegbewegingen plaatsvinden door vliegtuigen die niet vallen in de systematiek van de geluidsbelasting in Kosteneenheden, is als grenswaarde voor de recreatieve burgervliegbewegingen een maximum aantal vliegbewegingen op jaarbasis opgenomen in het luchthavenbesluit. De in artikel 4.2.1 opgenomen grenswaarden voor de geluidsbelasting door het recreatief burgerluchtverkeer vloeien voort uit artikel 10.28, eerste lid, van de wet en krijgt gestalte door het vastleggen van een maximum aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar. Het betreft hier het totale aantal vliegtuigbewegingen, dat via vergunningen zal worden

verdeeld over het recreatief burgerluchtverkeer. Voor het burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient – waarbij het gaat om spoedeisende hulpverlening en uitoefening van politietaken – wordt geen grenswaarde vastgelegd, zoals reeds eerder is aangegeven op pagina 51 van de memorie van toelichting bij de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (kamerstukken II, 2005–2006, 30 452, nr. 3).

Voor het recreatief burgerluchtverkeer in de vorm van modelvliegen geldt geen grenswaarde omdat de starts en landingen van modelvliegtuigen redelijkerwijs niet zijn bij te houden. In de praktijk blijkt het modelvliegen qua geluidsbelasting niet tot problemen te leiden.

#### **Artikel 4.2.2**

Artikel 4.2.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het recreatief burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Voor het recreatief burgerluchtverkeer gelden de openstellingstijden zoals die in algemene zin in artikel 21 van het BML zijn vastgelegd. In aanvulling daarop is in artikel 4.2.2 voorzien in een beperking van het aantal starts met een motorzweefvliegtuig op zondagochtend. De uniforme daglichtperiode is de periode omschreven in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014. Burgerluchtvaart met een algemeen maatschappelijk belang, dat ingevolge een vrijstelling van de militaire luchthaven gebruik zal kunnen maken, kan vanwege het noodzakelijk karakter van deze vorm van luchtvaart ook buiten de openstellingstijden van militaire luchthavens gebruikmaken. Voor de goede orde wordt erop gewezen dat artikel 28 van het BML een aantal beperkende voorwaarden stelt aan het gebruik door vluchten uit algemeen maatschappelijk belang die buiten de openstellingstijden van de luchthaven vallen. Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

#### **Artikel 4.3.1**

Artikel 4.3.1 bevat de mogelijkheid om van de regels voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer af te wijken in verband met evenementen. Voorbeelden van evenementen zijn de Luchtmachtdagen (de Open Dagen van de Koninklijke luchtmacht en de oefening daarvoor) die rouleren over de diverse luchthavens en het evenement Volkel in de Wolken dat jaarlijks wordt gehouden.

#### **Artikel 5.2**

Met dit artikel wordt nadere invulling gegeven aan de in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer neergelegde verplichting voor het bevoegd gezag om de gevolgen die de uitvoering van een besluit voor het milieu heeft, te onderzoeken.

#### **Artikel 5.3**

Zoals in de inleiding van de toelichting reeds is vermeld, vervangt het besluit het tot nu toe bestaande aanwijzingsbesluit op basis van de Luchtvaartwet. Inhoudelijk brengt het besluit geen wijziging ten opzichte van de reeds bestaande situatie. In die zin is slechts sprake van een gewijzigde juridische vormgeving. De geluidszone is kleiner dan de thans

vigerende, hetgeen leidt tot de in paragraaf 6.2 genoemde nieuwbouwmogelijkheden voor het dorp Volkel. Gelet op het vorenstaande wordt niet aangesloten bij de vaste verandermomenten.

De Minister van Defensie,  
J.A. Hennis-Plasschaert