

---

## 327

### Besluit van 4 september 2014 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Deelen (Luchthavenbesluit Deelen)

---

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 11 juli 2014, nr. BS2014019525, 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 13 augustus 2014, no. W07.14.0270/II);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Defensie van 1 september 2014, nr. BS2014025705, 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. *gebruiksjaar*: de periode van een jaar die loopt van 1 januari tot en met 31 december;
- b. *recreatief burgerluchtverkeer*: luchthavenluchtverkeer in de vorm van modelvliegen, motorsportvliegen, sleepvliegen, zeilvliegen en zweefvliegen als bedoeld in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens;
- c. *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;
- d. *vliegtuigbeweging*: start of landing van een vliegtuig van of op de luchthaven;
- e. *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 kaart in bijlage 4 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 de gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Deelen, 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 55 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 op de gronden zoals aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij dit besluit.

## **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, 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 Grenswaarde en regels voor het burgerluchtverkeer*

### **Artikel 4.2.1**

Voor het recreatief burgerluchtverkeer, met uitzondering van modelvliegen, geldt als grenswaarde een maximum van 6.500 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

### **Artikel 4.2.2**

1. De luchthaven is voor recreatief burgerluchtverkeer geopend binnen de uniforme daglichtperiode, voor zover gelegen tussen 08.00 en 22.00 uur 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. In de maanden juni, juli en augustus vinden na 18.00 uur geen starts met sleepvliegtuigen en niet meer dan drie starts met motorzweefvliegtuigen plaats.
4. 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 het Defensie Helikopter Commando 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, eerste, tweede en vierde lid, met dien verstande dat geen luchtverkeer 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 ander burgerluchtverkeer dan recreatief burgerluchtverkeer voor zover dat andere burgerluchtverkeer onderdeel uitmaakt van het betrokken evenement.
3. Door de commandant wordt mededeling gedaan aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu Luchthaven Deelen en lokale bladen van de dagen en uren waarop het luchtvaartevenement plaatsvindt.

## HOOFDSTUK 5 SLOTBEPALINGEN

### Artikel 5.1

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 5.2

Dit besluit wordt aangehaald als: Luchthavenbesluit Deelen.

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

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

Wassenaar, 4 september 2014

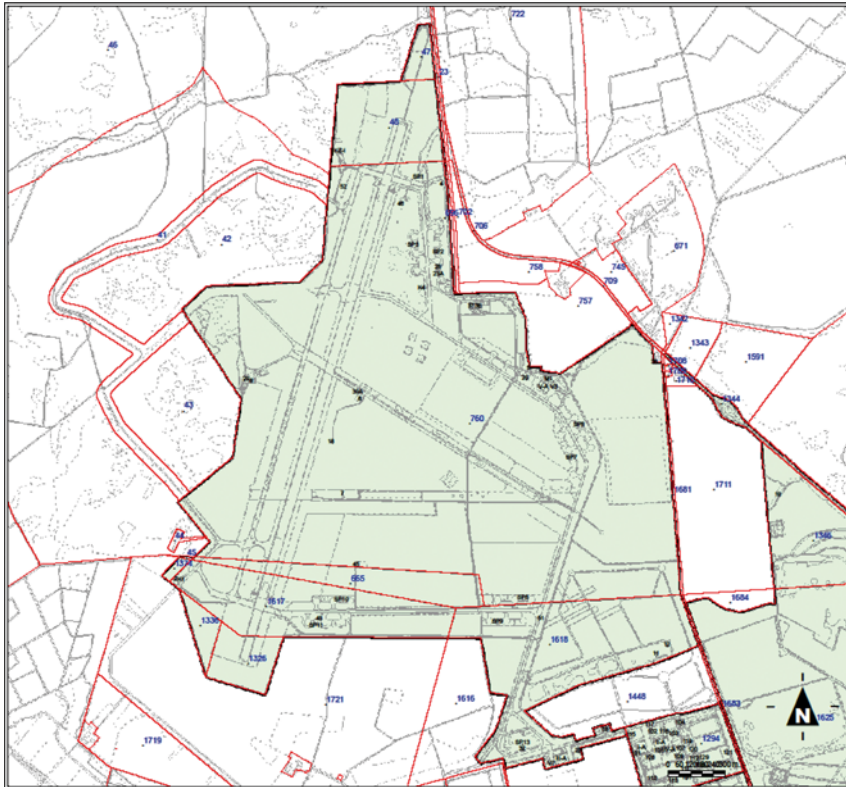
Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *zestiende* september 2014

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten

# Bijlage 1 Kaart luchthavengebied



**Legenda**

- Objectgrens
- Eigendom defensie
- Perceelgrens
- 100 Perceelnummer

**Luchthavenbesluit  
Mit Deelen  
Kadastrale situatie**

33C01 MR Deelen

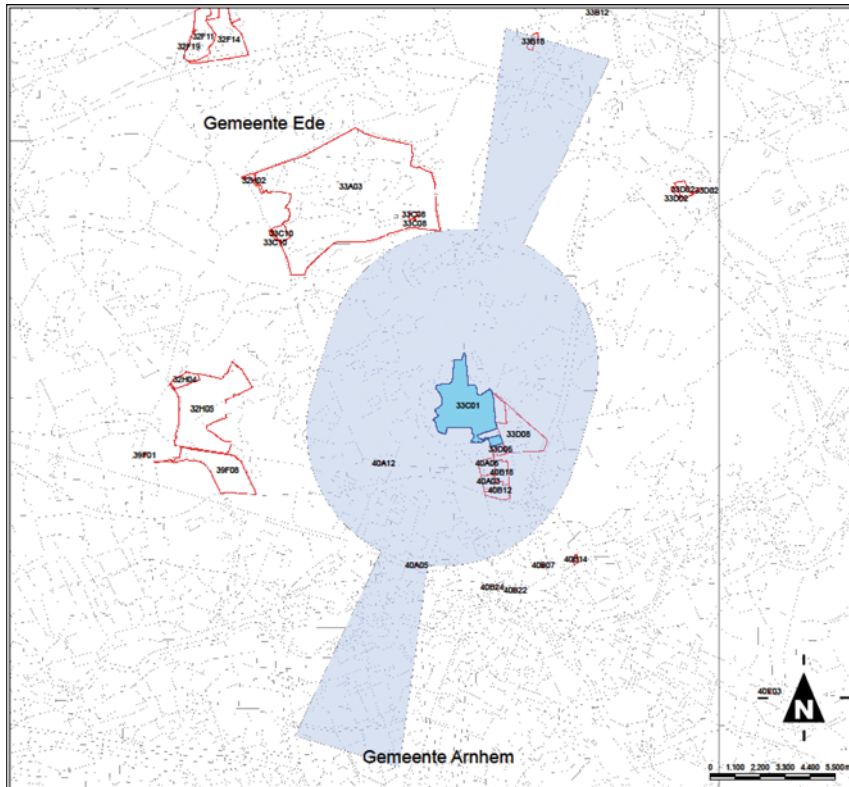
Schaal: 1:15.000 (A3)  
Datum: 17 maart 2014



Overheid Vlaanderen  
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

De afbeelding is een digitale afbeelding van een kadastrale kaart. Het is mogelijk dat de afbeelding niet overeenkomt met de werkelijkheid. Het is aan de gebruiker te verantwoorden dat de afbeelding overeenkomt met de werkelijkheid. Het is aan de gebruiker te verantwoorden dat de afbeelding overeenkomt met de werkelijkheid.

## Bijlage 2 Kaart beperkingengebied



**Legenda**

- (aangewezen) Luchthavengebied
- Beperkingengebied

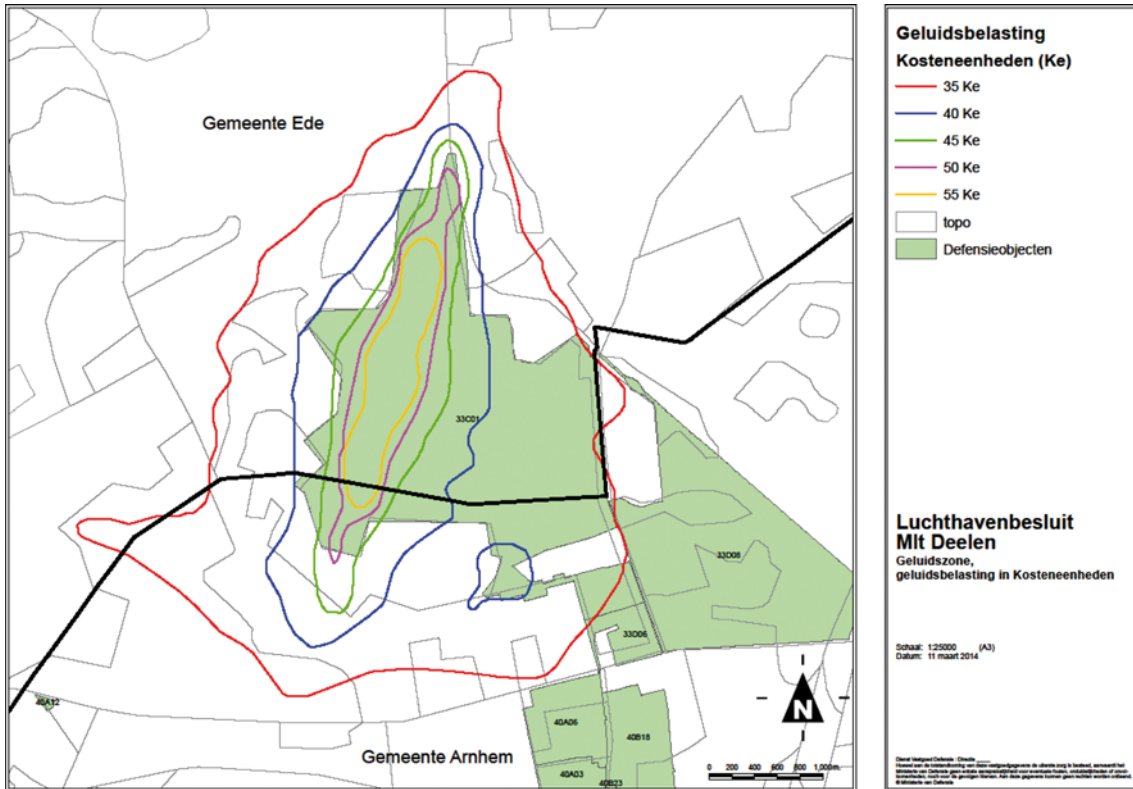
**Luchthavenbesluit  
Mit Deelen**

Beperkingengebied

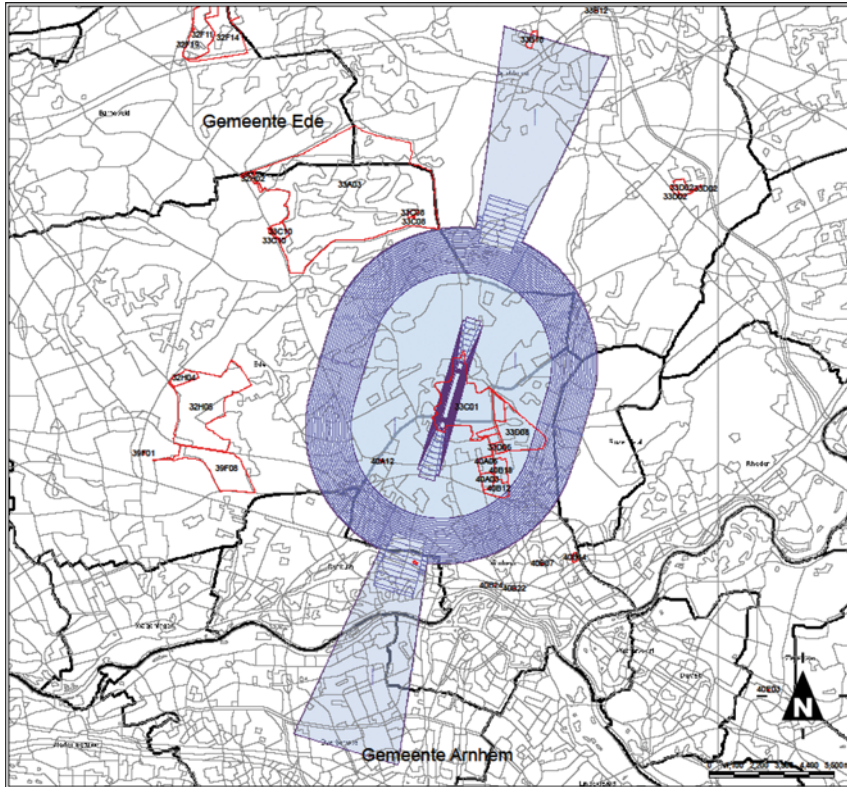
Schaal: 1:125000 (A3)  
Datum: 14 april 2014

© 2014 Nederland - Openbaar Vermogen - Gemeente Arnhem  
De afbeelding op deze kaart is een afbeelding van een gemeentelijk gebied. De afbeelding op deze kaart is een afbeelding van een gemeentelijk gebied. De afbeelding op deze kaart is een afbeelding van een gemeentelijk gebied. De afbeelding op deze kaart is een afbeelding van een gemeentelijk gebied.

### Bijlage 3 Kaart geluidszone



# Bijlage 4 Kaart obstakelbeheergebied vliegfunnel en IHCS



**Legenda**

- Defensieobjecten
- Omtrek obstakelgebied
- Obstakelhoogtes
- topo
- Obstakelvrije Zone
- Horizontaal vlak 89 meter t.o.v. N.A.P.
- gemeentegrens

**Luchthavenbesluit Mit Deelen**  
**Obstakelbeheergebied (funnel/IHCS)**  
**Hoogtes in meter boven NAP**

Schaal: 1:125000 (A3)  
 Datum: 11 maart 2014

Deel van de afbeelding is afkomstig van de kadastrale dienst van de gemeente Ede. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeelding te actualiseren en te actualiseren. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeelding te actualiseren en te actualiseren. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeelding te actualiseren en te actualiseren. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeelding te actualiseren en te actualiseren.



## NOTA VAN TOELICHTING

### 1. Inleiding

Het luchthavenbesluit Deelen legt de gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Deelen vast en bevat de ruimtelijke beperkingen die daarmee samenhangen. Het vervangt het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Deelen van 9 mei 1960 (Stcrt. 95) en het besluit tot vaststelling van de geluidszone van 5 juni 1992 (Stcrt. 113). Ingevolge artikel XVIII van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens; Stb. 2008, 561) komen de hiervoor genoemde aanwijzing van het luchtvaartterrein en vaststelling van de geluidszone met het in werking treden van het luchthavenbesluit te vervallen.

#### 1.1. Wettelijk kader

Het luchthavenbesluit Deelen wordt op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart vastgesteld. Op grond van het bepaalde in artikel 10.28 van de Wet luchtvaart wordt in het luchthavenbesluit Deelen tevens het (beperkt) burgermedegebruik van de militaire luchthaven Deelen mogelijk gemaakt. Verder in deze toelichting zal de Wet luchtvaart worden aangeduid met de wet en het luchthavenbesluit Deelen met het besluit.

Op basis van artikel 10.12 van de wet 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.

#### 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 besluit bevat tevens grenswaarden voor geluidsbelasting en regels voor het luchthavenluchtverkeer. 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 besluit. Op kaarten in de bijlagen bij het besluit zijn deze gebieden aangewezen. Het beperkingengebied is samengesteld uit de geluidszone en het obstakelbeheergebied.

In hoofdstuk 3 van het besluit zijn de regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het luchthavengebied en het beperkin-

gegebied 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.

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 besluit zelf, als gevolg waarvan in het besluit 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.

In de wet is voorzien in de doorwerking van een luchthavenbesluit naar bestemmingsplannen. Bij het onderhavige besluit gaat het om het in een andere juridische vormgeving voortzetten van een reeds bestaande situatie, die inhoudelijk niet wordt gewijzigd. Dat betekent dat er zich geen ruimtelijke consequenties voordoen, ervan uitgaande dat het tot nu toe geldende aanwijzingsbesluit, de geluidszone en het beleid inzake obstakels zijn verwerkt in de bestemmingsplannen.

## **2. Gebruik van de luchthaven Deelen**

De militaire luchthaven Deelen (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<sup>1</sup> en overloopveld<sup>2</sup> voor helikopters. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De geluidszone is de weergave van de geluidsbelasting bij het maximale gebruik in enig jaar behorende bij de taken van de luchthaven. De jaarcontouren van de afgelopen jaren – die de actuele geluidsbelasting weergeven berekend op basis van gegevens omtrent het feitelijk gebruik – laten een overschrijding zien van de vastgestelde geluidszone. De overschrijding heeft te maken met het niet of in zeer beperkte mate gebruiken van de (neven)functies van de vliegbasis Deelen.

Burgermedegebruik van de militaire luchthaven Deelen is beperkt van omvang en wordt toegestaan door middel van een vergunning voor burgermedegebruik, die op basis van artikel 10.27 van de wet wordt afgegeven door de Minister van Defensie, na overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De vergunning voor burgermedegebruik is de opvolger van de tot nu toe toegepaste ontheffing op basis van artikel 33 of 34 van de Luchtvaartwet. Met een dergelijke vergunning wordt een uitzondering gemaakt op het verbod om met vliegtuigen die niet tot de militaire luchtvaart behoren, te starten van en te landen op een militaire luchthaven. De vergunning voor burgermedegebruik blijft binnen het kader dat voor burgermedegebruik is opgenomen in het besluit. Het burgermedegebruik van de luchthaven Deelen betreft met name beperkt recreatief burgerluchtverkeer. Daarnaast is Deelen beschikbaar voor burgermedegebruik voor spoedeisende hulpverlening en voor uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012, zoals

<sup>1</sup> Uitwijkhaven: De functie van uitwijkhaven is vooral gekoppeld aan onvoorzienbare en doorgaans kortstondige omstandigheden (slecht weer, obstructie van terrein, etc.) waardoor een thuisbasis niet meer te gebruiken is voor (nationale en internationale) vliegtuigen.

<sup>2</sup> Overloopveld: De functie van overloopveld wordt gebruikt om het deel van de vliegtuigbewegingen die de thuisbasis niet zelf kan faciliteren, op te vangen.

vluchten van de Nationale Politie, afdeling luchtvaart. Beide laatstgenoemde vormen van medegebruik uit algemeen maatschappelijk belang zullen worden gerealiseerd via een vrijstelling op basis van artikel 10.13 van de wet.

### **3. Het luchthavengebied**

Het luchthavengebied omvat de gronden die bestemd zijn voor de hoofd start- en landingsbaan, de secundaire start- en landingsbaan, de taxi- en rolbanen, de platforms en andere vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en andere gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Deelen.

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 van 1960 aangevuld met de 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 Deelen.

Vooralsnog 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.

Voor het oprichten van objecten heeft de houder van een vergunning voor burgermedegebruik op de militaire luchthaven Deelen een vergunning nodig van de Minister van Defensie. Defensie beoordeelt aanvragen daartoe aan de relatie die dergelijke objecten hebben met de functie van de luchthaven alsmede aan het aspect veiligheid, waaronder de ligging en de maximaal toelaatbare hoogte van objecten.

### **4. Het beperkingengebied**

Het beperkingengebied is het gebied dat gelegen is buiten het luchthavengebied waar regels gelden voor de bestemming en het gebruik van de grond met het oog op het gebruik van de luchthaven. Dit betreft regels gelet op de geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen en de maximaal toelaatbare hoogte van objecten. Het beperkingengebied is aldus opgebouwd uit het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) en het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten voor objecten in, op of boven de grond gelden (het obstakelbeheergebied vliegfunnel en *Inner Horizontal and Conical Surface* (IHCS)). Het gebied dat behoort bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) is gelijk aan het gebied dat is vastgesteld met het besluit tot vaststelling van de geluidszone van 1992. De aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen die gelegen zijn binnen de geluidszone zijn vastgesteld met een besluit van de toenmalige Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) dat gelijk met het besluit tot vaststelling van de geluidszone is genomen. De bestemmingsplannen zijn in de loop der tijd reeds juridisch verankerd. De regels inzake bouw mogelijkheden zijn in het BML iets versoepeld ten opzichte van het besluit van de Minister van VROM.

De ligging van en de regels voor het obstakelbeheergebied vliegfunnel/IHCS komen overeen met het beleid dat is geformuleerd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen en de nadere uitwerking zoals die is gegeven in de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006 aan de betrokken provincies en gemeenten.

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.

## **5. 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 gestalte krijgt via een zogenaamd luchthavenbesluit. Het voorliggende besluit Deelen is daarmee de opvolger van het uit 1960 daterende aanwijzingsbesluit Deelen.

De vervanging van het aanwijzingsbesluit door het luchthavenbesluit wordt vastgesteld zonder dat wijziging wordt gebracht in de percelen grond die thans worden gebruikt voor de luchthaven, het gebruik van de luchthaven en het gebied buiten de luchthaven waar beperkingen gelden met het oog op de geluidsbelasting en de vliegveiligheid in verband met de nabijheid van de luchthaven. Gelet op het overgangsartikel XIX van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens; Stb. 2008, 561) (uitsluiten voorbereidingsprocedure bij omzetting aanwijzingen militaire luchtvaartterreinen), blijft artikel 10.18 van de wet bij de vaststelling van het luchthavenbesluit buiten toepassing.

Alhoewel de wettelijke voorbereidingsprocedure ingevolge het overgangsartikel niet behoefde te worden gevolgd, is niettemin het ontwerp-besluit onderwerp van gesprek geweest met de provincie Gelderland en de betrokken gemeenten.

## **6. Handhaving**

De Minister van Defensie is verantwoordelijk voor de handhaving van de 35 Ke-geluidszone. Binnen het Ministerie van Defensie wordt deze taak uitgevoerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

Conform artikel 10.23 van de wet (de opvolger van artikel 30c Luchtvaartwet) worden jaarlijks de gegevens over de daadwerkelijk uitgevoerde vliegtuigbewegingen van het militaire luchtverkeer herleid tot een geluidscontour die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeeft. Onder het militaire luchtverkeer vallen ook de starts en landingen behorende bij incidentele evenementen als bedoeld in artikel 4.3.1, eerste lid. Vertegenwoordigers van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu hebben inzage in de invoer van de militaire gegevens. Hierdoor wordt een onafhankelijke controle op de contourenkaarten gewaarborgd. Deze jaarcontouren worden getoetst aan de geluidszone. De jaarcontourenkaarten zijn openbaar. Recreatief burgerluchtverkeer wordt op aantallen vliegtuigbewegingen per jaar gehandhaafd.

Bij overschrijding van de grenswaarde voor het militaire luchtverkeer zal de Minister van Defensie ingevolge artikel 10.21 van de wet maatregelen voorschrijven om de geluidsbelasting terug te dringen binnen de grenswaarde. Bij overschrijding van het aantal vliegtuigbewegingen door

het burgerluchtverkeer zal die Minister ingevolge artikel 10.30 van de wet maatregelen voorschrijven, waaronder het stilleggen van het vliegverkeer.

## **7. Administratieve lasten**

Het besluit voor de militaire luchthaven Deelen 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 besluit bevat puur de uitvoering van het regime dat is neergelegd in de wet. Dat betekent dat het besluit geen andere keuzes of andere verplichtingen bevat dan die reeds aan de orde zijn geweest ten tijde van de wijziging van de wet. Het besluit stelt de voortzetting van militaire en civiele vliegactiviteiten zeker. Het besluit bevat geen nieuwe bepalingen die leiden tot administratieve lasten of nalevingskosten voor burgers en bedrijven.

### **Artikelen**

#### **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 Deelen plaatsvindende vormen van recreatieve luchtvaart. Onder de woorden «start» en «landing» valt 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. Een «touch and go» en een «low approach» resulteren elk in twee vliegtuigbewegingen. De aanduiding vliegtuig ziet zowel op een vaste vleugelvliegtuig (inclusief een onbemand vliegtuig) als een helikopter (hefschroefvliegtuig).

#### **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 derde lid geeft de samenstelling van het beperkingengebied aan. Dit gebied bestaat uit de zogenaamde geluidszone en het obstakelbeheergebied. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 10.17 van de wet.

### **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, de vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en andere gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Deelen.

### **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». Bij de luchthaven Deelen doet een geluidscontour van 65 Ke zich niet voor. Om die reden is in artikel 3.2.1 en in bijlage 3 de contour van 55 Ke als hoogste waarde opgenomen.

### **Artikel 3.2.2**

De gronden waarop hoogtebeperkingen gelden in verband met de vliegveiligheid, zijn weergegeven in de kaart die behoort bij artikel 3.2.2 (bijlage 4). De normstelling ter zake 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 tot stand komen van het onderhavige besluit. Het gaat daarbij met name om reeds bestaande situaties.

### **Artikel 4.1.1**

Dit artikel legt voor de luchthaven Deelen als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het militaire luchtverkeer de in het BML genoemde waarde van 35 Kosteneenheden vast.

### **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 ter zake. 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 ten behoeve van nationale en internationale oefeningen en voor dringende operationele noodzaak inclusief militair luchtverkeer in het kader van dringend noodzakelijke civiele ondersteuning.

### **Artikel 4.2.1**

De in dit artikel opgenomen grenswaarde voor de geluidsbelasting door het recreatief burgerluchtverkeer vloeit 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. Het aantal vliegtuigbewegingen per jaar voor het recreatief burgerluchtverkeer, met uitzondering van modelvliegen, bedraagt maximaal 6.500 per jaar. Het aantal en de soort vliegtuigbewegingen per jaar is gebaseerd op gegevens van het historisch gebruik van de afgelopen jaren (een vliegtuigbeweging is een start of een landing). Voor het burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient – waarbij het gaat om spoedeisende hulpverlening en om uitoefening van politietaken – wordt geen grenswaarde vastgelegd, zoals reeds eerder is aangegeven op pagina 51 van de memorie van toelichting bij de Wet 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 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 ter bescherming van de fauna voorzien in een beperking van het aantal starts met een sleepvliegtuig of motor-zweefvliegtuig op zondagochtend en in de maanden juni, juli en augustus. Burgerluchtverkeer 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 met 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 (Open Dag van de Koninklijke luchtmacht en de oefening daarvoor) die rouleren over de diverse militaire luchthavens.

### **Artikel 5.1**

Zoals in de inleiding van de toelichting reeds is vermeld, vervangt het besluit het tot nu toe bestaande aanwijzingsbesluit op basis van de Luchtvaartwet en het tot nu toe geldende besluit tot vaststelling van de

geluidszone. Inhoudelijk brengt het besluit geen wijziging ten opzichte van de reeds bestaande situatie. In die zin is slechts sprake van een gewijzigde juridische vormgeving. Gelet hierop wordt niet aangesloten bij de vaste verandermomenten.

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