



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Datum

25 MEI 2007

Contactpersoon

mr. G.H.H. Bisschoff/M.B. Gschwind

Doorkiesnummer

070 - 456 2476

Bijlage(n)

3

Onderwerp

Nieuwe beslissing op bezwaar tegen
ontheffing ex artikel 33 van de
Luchtvaartwet

Geadresseerden:

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Het College van Burgemeesters en Wethouders
van de gemeente Haren

Ir. W.A. van der Lugt te Bunne

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/1144

Geachte heer/mevrouw,

Procesverloop

Bij besluit van 3 september 2002 (kenmerk: DL/Infra/02.540714), gewijzigd bij besluit van 30 september 2002 (kenmerk: DL/Infra/02.540791/792), heb ik aan Groningen Airport Eelde N.V. (hierna: GAE) ontheffing verleend op basis van artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet, van het verbod om het luchtvaartterrein Eelde te gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften die bij de aanwijzing zijn gesteld. Krachtens deze ontheffing is het GAE toegestaan om – samengevat - militaire les- en transportvliegtuigen alsmede militaire helikopters toe te laten op het luchtvaartterrein Eelde.

Tegen het besluit van 3 september 2002 en/of tegen het besluit van 30 september 2002 heeft u een bezwaarschrift ingediend als bedoeld in artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). In dat kader heeft op 16 december 2002 een hoorzitting plaatsgevonden ingevolge artikel 7:2 van de Awb.

Bij besluit van 6 maart 2003, kenmerk: DL/S&B/03.520114, heb ik op uw bezwaren beslist. Tegen dat besluit heeft u beroep ingesteld bij de rechtbank Groningen, sector bestuursrecht (hierna: de rechtbank). De rechtbank heeft op 17 februari 2005 uitspraak gedaan en heeft mijn besluit van 6 maart 2003 vernietigd. De rechtbank heeft mij opgedragen om een nieuwe beslissing op uw bezwaarschriften te nemen. Bij het nemen van deze beslissing heb ik rekening gehouden met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 3 december 2003 inzake het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Eelde.

Alvorens ik ben overgegaan tot het nemen van deze nieuwe beslissing op bezwaar, heb ik u in de gelegenheid gesteld om op 26 oktober 2005 opnieuw gehoord te worden ex artikel 7:2 van

Toezicht Beheereenheid

Unit Juridische Zaken

Postbus 90653, 2509 LR Den Haag

Bezoekadres Nieuwe Uitleg 1, Den Haag

Telefoon (070) 456 26 66

Fax (070) 456 27 99

Internet www.ivw.nl



de Awb. Van deze gelegenheid heeft u geen gebruik gemaakt. Wel treft u bij deze beslissing op bezwaar een verslag aan van de hoorzitting van 26 oktober 2006.

Naar aanleiding van een na de hoorzitting van 26 oktober 2005 binnengekomen document met betrekking tot de luchtkwaliteit en emissies heb ik u, gelet op artikel 7:9 Awb, nogmaals in de gelegenheid gesteld gehoord te worden. Van deze gelegenheid heeft u noch een van de andere belanghebbenden gebruik gemaakt. Derhalve heeft de op 22 december 2006 geplande hoorzitting geen doorgang gevonden.

Feiten en omstandigheden

Bij besluit van 30 juli 1954, nr. TW/14427, gewijzigd bij besluit van 1 oktober 1959, TW. 14962, (Stcrt. 1959, 198), is op grond van de artikelen 18, eerste lid, onder a, 25 en 80, derde lid, van de Luchtvaartwet, het luchtvaartterrein Eelde aangewezen. Dit aanwijzingsbesluit had betrekking op het openbaar – nationaal en internationaal – luchtverkeer met civiele vliegtuigen en zweefvliegtuigen. Voorts had het aanwijzingsbesluit betrekking op oefen- en proefvluchten met civiele vliegtuigen en zweefvliegtuigen.

Het aanwijzingsbesluit bevatte alleen de aanwijzing van het luchtvaartterrein met kadastrale gegevens, omdat de Luchtvaartwet indertijd nog geen regeling voor het vaststellen van geluidszones bevatte. Bij beschikking van 25 september 1959, TW, 14873, is, gelet op artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, aan de gezagvoerders van militaire vliegtuigen ontheffing verleend tot wederopzegging van de verbodsbepaling van artikel 34, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet voor het incidenteel gebruik van de luchtvaartterreinen Eelde, Hilversum, Teuge en Zuid-Limburg (Maastricht). Militair medegebruik op het luchtvaartterrein Eelde vindt sinds die tijd dus plaats. Op grond van deze ontheffing wordt sinds jaar en dag door militaire luchtvaartuigen gebruik gemaakt van het luchtvaartterrein Eelde.

In 1997 heeft het ontwerp van de wijziging van het aanwijzingsbesluit van 1 oktober 1959 ter inzage gelegen. De als gevolg van de terinzagelegging ingebrachte zienswijzen zijn ter kennis gebracht aan de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet (hierna: Commissie 21) en de Commissie voor de milieu-effectrapportage ex artikel 2.17 van de Wet milieubeheer (hierna: Commissie m.e.r.). Op 7 oktober 1997 heeft de Commissie 21 haar advies over de ingebrachte zienswijzen uitgebracht en heeft vervolgens het advies voor een periode van vier weken ter visie gelegd. De adviezen en overwegingen van de Commissie 21 en van de Commissie m.e.r. zijn in de wijziging van het aanwijzingsbesluit verwerkt.

Bij besluit van 15 mei 2001 is op grond van de artikelen 27 en 24 van de Luchtvaartwet het aanwijzingsbesluit van 1 oktober 1959 gewijzigd (het besluit van 15 mei 2001 wordt hierna aangeduid met: vigerende aanwijzingsbesluit). Dit vigerende aanwijzingsbesluit regelt de aanleg, het gebruik en de uitbreiding van het luchtvaartterrein Eelde. Tevens bevat het de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones behorend bij het tweebanenstelsel. In artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit is bepaald dat het luchtvaartterrein Eelde wordt aangewezen voor het openbare civiele luchtverkeer. In mijn overwegingen naar aanleiding van het advies van de Commissie 21 heb ik erop gewezen dat het militair medegebruik van het



luchtvaartterrein Eelde slechts incidenteel is toegestaan en dat het militair medegebruik alleen kan plaatsvinden indien ik op basis van artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, ontheffing heb verleend aan de gezagvoerders van militaire luchtvaartuigen. Ik heb daarbij opgemerkt dat ik bij beschikking van 25 september 1959 een dergelijke ontheffing heb verleend. In beginsel is militair medegebruik op het luchtvaartterrein Eelde dus niet toegestaan, maar gelet op vorengenoemde ontheffing ex artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, heb ik altijd als uitgangspunt genomen dat vanaf dat moment incidenteel militair medegebruik mogelijk is. Ik ging ervan uit dat met deze ontheffing volstaan kon worden.

Naar aanleiding van een ingediende klacht van omwonenden bij het Openbaar Ministerie is de Officier van Justitie in het najaar van 2001 overgegaan tot het strafrechtelijk vervolgen van GAE wegens het overtreden van artikel 33, eerste lid, van de Luchtvaartwet, waardoor GAE en ik erop geattendeerd werden dat een ontheffing aan GAE op basis van artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet – naast eerder vermelde ontheffing ex artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet – noodzakelijk bleek te zijn. Zonder de ontheffing ex artikel 33, tweede lid, zou militair verkeer niet gelegitimeerd zijn. Derhalve is vervolgens bij NOTAM (A0065/02) tijdelijk het militair medegebruik gestaakt op het luchtvaartterrein Eelde.

Naar aanleiding van de vervolging door de Officier van Justitie is door GAE bij brief van 23 augustus 2001 ontheffing aangevraagd ex artikel 33 van de Luchtvaartwet, om militair medegebruik feitelijk weer mogelijk te laten zijn.

Bij brief van 19 februari 2002, kenmerk: DL/Infra/02.540139, heb ik de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde (hierna: Commissie 28) om advies gevraagd omtrent de aanvraag van GAE. De Commissie 28 heeft op 31 mei 2002 advies uitgebracht.

Voorts heb ik bij brief van 26 maart 2002, kenmerk: DGL/02.421410, de Koninklijke Luchtmacht verzocht om het belang van militair medegebruik op het luchtvaartterrein Eelde aan te geven, met daarbij het verzoek om een opgave te doen van het aantal vluchten dat met militaire luchtvaartuigen wordt uitgevoerd, wat voor soort luchtvaartuigen daarbij gebruikt wordt en in hoeverre er alternatieven voor deze vluchten aanwezig zijn. Bij brief van 30 juli 2002, aangevuld bij fax van 22 augustus 2002, heb ik van de Koninklijke Luchtmacht de desbetreffende informatie ontvangen (inclusief het militair medegebruik ten behoeve van de Koninklijke Marine).

Essentie van het besluit van 30 september 2002 (hierna: ontheffingsbesluit)

Bij besluit van 3 september 2002, later gewijzigd bij besluit van 30 september 2002, heb ik aan GAE de gevraagde ontheffing verleend, hetgeen naar aanleiding van de bezwaren daartegen thans ter heroverweging beoordeeld dient te worden. Kort gezegd wordt met het onderhavige besluit de juridische basis voor de sinds 1959 bestaande feitelijke situatie, waarbij beperkt militair medegebruik op het luchtvaartterrein Eelde is toegestaan, vervolmaakt. Krachtens het ontheffingsbesluit is het GAE op jaarbasis toegestaan dat zij maximaal 400 vliegbewegingen door militaire luchtvaartuigen mag accommoderen op het luchtvaartterrein Eelde (een beweging is een landing of start). In de artikelen 2 en 3 van het ontheffingsbesluit zijn voorwaarden opgenomen. In de toelichting bij het ontheffingsbesluit is uitdrukkelijk aangegeven dat het militair medegebruik geheel is geïncorporeerd in de exploitatie van de luchthaven Eelde en dat het ook opgenomen is in het jaarlijks in te dienen



gebruiksplan. Van belang is dus dat het toegestane medegebruik niet zal leiden tot overschrijding van de in artikel 6 van het vigerende aanwijzingsbesluit vastgestelde geluidszones, waardoor het uitgesloten is dat omwonenden extra geluidhinder zullen ondervinden.

Toepasselijke regelgeving

Ingevolge artikel 33, eerste lid, van de Luchtvaartwet is het de exploitant van een luchtvaartterrein verboden een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen of te laten gebruiken:

- "a. in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld;
- b. in strijd met de door Onze Minister gegeven voorschriften als bedoeld in artikel 35;
- c. voor andere doeleinden, dan die, welke verband houden met de exploitatie van het luchtvaartterrein."

Op basis van artikel 33, tweede lid, geldt het bepaalde in het eerste lid niet, indien Onze Minister ontheffing heeft verleend. Met Onze Minister wordt bedoeld: voor wat de burgerluchtvaart en de algemene verkeersveiligheid in de lucht betreft: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat."

In artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit is bepaald "dat het luchtvaartterrein Eelde wordt aangewezen voor het openbare civiele luchtverkeer."

A. Procedurele bezwaren

A1.

Samenvatting bezwaar:

De vertegenwoordigers zowel in de Commissie 21 als in de Commissie 28 hebben zich unaniem uitgesproken tegen militair medegebruik behalve in noodsituaties. De meerderheid van deze leden is van standpunt veranderd nu zij militair verkeer buiten noodsituaties toelaat.

Reactie op bezwaar ten aanzien van advies Commissie 21:

De Commissie 21 heeft alleen advies gegeven bij de totstandkoming van het vigerende aanwijzingsbesluit en niet bij de totstandkoming van het ontheffingsbesluit.

Beslissing:

Bezwaar met betrekking tot het advies van de Commissie 21 verklaar ik ongegrond. De rechtbank heeft dit bevestigd en heeft overwogen dat de Commissie 21 in het kader van het verlenen van een ontheffing als thans in geding geen rol speelt (zie r.o. 3.3.3. pag. 5)

Reactie op bezwaar ten aanzien van advies Commissie 28:

De rechtbank heeft overwogen dat het advies van de Commissie 28 d.d. 31 mei 2002 onzorgvuldig tot stand is gekomen. De tijd die de Commissie 28 destijds heeft gekregen acht de rechtbank te kort. Bovendien constateert de rechtbank dat het advies van de Commissie 28 slechts een deel van de door mij te nemen beslissing over de ontheffing betreft. De rechtbank is van oordeel dat mijn besluit van 6 maart 2003 in strijd is met artikel 3:2 van de Awb (zie r.o. 3.3.3. pag. 6/7).



Gezien de uitspraak van de rechtbank heb ik de Commissie 28 d.d. 4 mei 2005 opnieuw om advies verzocht. Daarbij heb ik de Commissie 28 voorzien van nader onderbouwde gegevens. Bij mijn verzoek om advies heb ik benadrukt dat de oorspronkelijke aanvraag van GAE in stand is gebleven. Op 11 augustus 2005 heeft de Commissie 28 aan mij advies uitgebracht. Blijkens dit advies blijft de meerderheid van de commissie de mening toegedaan dat er geen bezwaren bestaan tegen incidenteel gebruik van Groningen Airport Eelde door militaire toestellen en kan de meerderheid van de commissie instemmen met het gestelde maximum van 400 vliegbewegingen. Daarnaast heeft de commissie enkele opmerkingen geplaatst, welke in deze beslissing op bezwaar zijn meegenomen

Gelet op het vorenstaande acht ik thans het advies van de Commissie 28 zorgvuldig voorbereid en onderbouwd en zie ik geen aanleiding om van het advies af te wijken.

Beslissing:

Bezwaar met betrekking tot het advies van de Commissie 28 verklaar ik ongegrond. Het gebrek met betrekking tot het advies van de Commissie 28 heb ik hersteld in deze nieuwe beslissing op bezwaar.

A2.

Samenvatting bezwaar:

De Commissie 28 is om advies gevraagd over een geheel ander soort ontheffing. De Commissie is uitgegaan van een verkeerde veronderstelling van zaken. Deze Commissie is ervan uitgegaan dat de aanvraag uitsluitend betrekking heeft op incidentele humanitaire vluchten en dat niet vaststaat wat onder incidenteel en humanitair wordt verstaan. De ontheffing laat structureel 400 vliegbewegingen op jaarbasis toe, hetgeen niet incidenteel is. In mijn verzoek om advies aan de Commissie 28 zou ik hebben aangekondigd dat aan de ontheffing de voorwaarde zou worden verbonden dat de geluidszones niet mogen worden overschreden. Het ontheffingsbesluit is niet expliciet op dit punt.

Reactie op bezwaar:

Zie onder punt A1.

Beslissing:

Het bezwaar dat in de voorwaarden zou moeten worden opgenomen dat de geluidszones niet mogen worden overschreden, verklaar ik ongegrond. Wel zal deze voorwaarde, hoewel in principe niet noodzakelijk, ter verduidelijking alsnog in het ontheffingsbesluit opgenomen worden.

Wat betreft de aard van het incidentele medegebruik verwijs ik naar de overweging onder punt C1.

A3.

Samenvatting bezwaar:

De Commissie 28 is van mening dat in het aanwijzingsbesluit voldoende waarborgen zijn opgenomen voor omwonenden en milieu en dat zij daarom geen bezwaar ziet met betrekking tot het incidenteel militair medegebruik. De Commissie 28 vult haar taakopvatting onjuist in.



Reactie op bezwaar:

Zie overweging onder punt A1.

Beslissing:

Bezwaar met betrekking tot het advies van de Commissie 28 verklaar ik **ongegrond**. Het gebrek met betrekking tot het advies van de Commissie 28 heb ik hersteld in deze nieuwe beslissing op bezwaar.

A4.

Samenvatting bezwaar:

Het advies van de Commissie 28 is met een schriftelijke spoedronde tot stand gekomen. Aan de leden is een onredelijk korte termijn gegeven om te adviseren over de ontheffing. Het advies van de Commissie 28 is op een onzorgvuldige wijze tot stand gekomen.

Reactie op bezwaar:

Zie onder punt A1.

Beslissing:

Bezwaar met betrekking tot het advies van de Commissie 28 verklaar ik **ongegrond**. Het gebrek met betrekking tot het advies van de Commissie 28 heb ik hersteld in deze nieuwe beslissing op bezwaar.

A5.

Samenvatting bezwaar:

Zowel de aanvrager (GAE) van de ontheffing als de verlener daarvan (Minister Verkeer en Waterstaat) zijn in de Commissie 28 vertegenwoordigd. Genoemde partijen geven aan zichzelf advies waardoor sprake is van een ontoelaatbare belangenverstrengeling.

Reactie op bezwaar:

In de Commissie 28 zijn inderdaad de aanvrager van de ontheffing (GAE) en een vertegenwoordiger van mijn ministerie vertegenwoordigd. In respectievelijk artikel 28, derde lid, onder c. en artikel 28, derde lid, onder g. van de Luchtvaartwet, heeft de wetgever daar uitdrukkelijk de ruimte voor gecreëerd. Daarnaast ben ik van oordeel dat, gelet op feit dat in de Commissie 28 nog elf andere partijen vertegenwoordigd zijn, er géén sprake is van belangenverstrengeling. Bovendien heeft de Commissie 28 met meerderheid van stemmen een advies uitgebracht. Het beeld dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan zichzelf advies vraagt dient genuanceerd te worden, omdat als gevolg van de functiescheiding binnen mijn ministerie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (die zorgdraagt voor de uitvoering van onderhavig ontheffingsbesluit) een aparte taak en positie binnen mijn ministerie heeft. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is niet vertegenwoordigd in de Commissie 28.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik **ongegrond**. De rechtbank heeft overwogen dat niet is gebleken dat de samenstelling van de Commissie 28 niet overeenkomstig artikel 28 van de Luchtvaartwet heeft plaatsgevonden. Voorts is volgens de rechtbank niet gebleken dat de leden van de commissie



niet het standpunt van degene die zij worden geacht te vertegenwoordigen hebben verwoord. Voorts is niet aannemelijk geworden dat de deelname van de GAE aan de Commissie 28 uit het oogpunt van zorgvuldigheid aanleiding had moeten zijn de uitkomsten van het advies buiten beschouwing te laten (zie r.o. 3.3.3 pag. 5).

A6.

Samenvatting bezwaar:

De onderliggende stukken (aanvraag door GAE, advies Commissie 28 en onderbouwing Koninklijke Luchtmacht) zijn niet ter inzage gelegd.

Reactie op bezwaar:

Het ontheffingsbesluit alsmede de daarbij behorende bijlagen zijn op werkdagen voor belanghebbenden ter inzage gelegd. De aanvullende fax van 22 augustus 2002 van de Koninklijke Luchtmacht heeft echter niet ter inzage gelegen. Deze fax dateert van vóór de datum van het onderhavig ontheffingsbesluit, zodat ik met deze fax rekening heb gehouden bij het vaststellen van het totaal aantal toegestane vliegbewegingen. Het totaal aantal van 400 vliegbewegingen wordt derhalve niet aangetast (zie ook punt C3).

Beslissing:

Bezwaar dat aanvullende fax van 22 augustus 2002 niet ter inzage heeft gelegen verklaar ik ongegrond. De fax heeft namelijk wel bij de nadien ter inzage gelegen hebbende stukken ter inzage gelegen. Dit gebrek heb ik hiermee hersteld. Ook de overige bezwaren verklaar ik ongegrond.

A7.

Samenvatting bezwaar:

De Minister van Defensie heeft het ontheffingsbesluit niet mede ondertekend, terwijl dat wel had gemoeten omdat de ontheffing betrekking heeft op militaire vluchten.

Reactie op bezwaar:

Het bestreden ontheffingsbesluit heeft betrekking op het geven van een ontheffing ex artikel 33 van de Luchtvaartwet. De ontheffing is verleend van het bepaalde in artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit. Dit aanwijzingsbesluit heb ik in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, vastgesteld. Bij het vaststellen van het vigerende aanwijzingsbesluit heeft de Minister van Defensie geen bevoegdheid omdat de aanwijzing bedoeld is voor het openbare civiele luchtverkeer.

Wat betreft de medeondertekening van het ontheffingsbesluit merk ik op dat in de Memorie van Toelichting bij de Luchtvaartwet (MvT no. 3, zitting 1955-1956/ 4168) daarover het volgende staat: *"..is het niet de bedoeling dat een burger luchtvaartterrein mede wordt aangewezen voor de militaire luchtvaart in het algemeen doch bijvoorbeeld dat militaire luchtvaartuigen incidenteel van het luchtvaartterrein gebruik zullen maken, dan zal aan de betrokken militaire luchtvaartuigen ontheffing worden verleend. Alsdan zal echter met een beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen worden volstaan."*



Analoog hieraan dient opgemerkt te worden dat bij het verlenen van een ontheffing aan een exploitant van een luchtvaartterrein ex artikel 33 van de Luchtvaartwet, ook volstaan kan worden met alleen een ondertekening van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. De rechtbank heeft overwogen dat het ontheffingsbesluit bevoegd is genomen (zie r.o. 3.3.1. pag. 4).

A8.

Samenvatting bezwaar:

GAE heeft vergeten bij de totstandkoming van het milieu-effectrapport en van het vigerende aanwijzingsbesluit melding te maken van militair verkeer. Iets meer dan een jaar na vaststelling van het vigerende aanwijzingsbesluit wordt toch toestemming verleend voor het militair medegebruik. Het ontheffingsbesluit is om deze reden in strijd met een deugdelijke belangenafweging.

Reactie op bezwaar:

De directie van GAE heeft tijdens de hoorzitting op 16 december 2002 aangegeven dat zij altijd in de veronderstelling was dat militair medegebruik toegestaan was, zonder dat GAE als exploitant daarvoor een ontheffing moest hebben. Toen - na vaststelling van het aanwijzingsbesluit - bekend werd dat het niet toegestaan is om zonder ontheffing militaire luchtvaartuigen toe te laten, heeft GAE een ontheffing aangevraagd. Ook ik was in de veronderstelling dat volstaan kon worden met alleen een ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet aan de gezagvoerders van militaire luchtvaartuigen. Zie verder ook onder "feiten en omstandigheden". Overigens blijven de geluid- en milieunormen onveranderd.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. De rechtbank heeft overwogen dat in de Luchtvaartwet geen bepaling is aangetroffen, waarin de door mij gevolgde handelswijze is uitgesloten. Het moet volgens de rechtbank mogelijk worden geacht om, kort na de wijziging van het aanwijzingsbesluit, daarvan ontheffing te verlenen. Dat het ontheffingsbesluit zich niet verdraagt met het aanwijzingsbesluit, is volgens de rechtbank inherent aan de ontheffing. Artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet, is juist bedoeld om gebruik, anders dan in het aanwijzingsbesluit is voorzien, mogelijk te maken. Zou het militair medegebruik zich verdragen met het aanwijzingsbesluit, dan zou immers geen ontheffing nodig zijn. Dat de exploitant van het luchtvaartterrein het militair medegebruik niet heeft betrokken bij het aanwijzingsbesluit maakt het voorgaande niet anders (zie r.o. 3.3.2. pag. 5).

B. Bezwaren in relatie tot het vigerende aanwijzingsbesluit



B1.

Samenvatting bezwaar:

De ontheffing is in strijd met artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit. Door dit artikel worden militaire vluchten uitgesloten. Door het ontheffingsbesluit kort na inwerkingtreding van het vigerende aanwijzingsbesluit te nemen, wordt dit essentiële artikel buiten spel gezet. Dit is in strijd met gewekte verwachtingen en het vertrouwensbeginsel.

Reactie op bezwaar:

Uitgangspunt is dat in beginsel op grond van artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit militair verkeer niet is toegestaan op het luchtvaartterrein Eelde, maar ik heb in de overwegingen naar aanleiding van het advies van de Commissie 21 opgemerkt dat het militair medegebruik van het luchtvaartterrein slechts incidenteel is toegestaan, indien ontheffing is verleend als bedoeld in artikel 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet (zie verder onder "feiten en omstandigheden"). Ik merk op dat in de overwegingen naar aanleiding van het advies van de Commissie 21, en in de overwegingen naar aanleiding van de ingediende bezwaarschriften tegen het vigerende aanwijzingsbesluit, reeds duidelijk gewezen is op het gebruik van het ontheffingsinstrument om het militair medegebruik te laten plaatsvinden. Dat nu gebleken is dat naast een artikel 34-ontheffing tevens een artikel 33-ontheffing noodzakelijk is, doet hieraan niets af. Ik heb nimmer de intentie gehad incidenteel militair verkeer op het luchtvaartterrein Eelde geheel te weren en heb ook nimmer de suggestie gewekt dat dit wel zo zou zijn.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. De rechtbank heeft overwogen dat aan het advies van de Commissie 21 en aan het aanwijzingsbesluit ten grondslag liggende uitgangspunt dat militair medegebruik van GAE niet is toegestaan – gelet ook op de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet – niet het (gerechtvaardigde) vertrouwen kan worden ontleend dat militair medegebruik in het geheel niet mogelijk zou zijn (zie r.o. 3.3.3. pag. 5).

B2.

Samenvatting bezwaar:

Het vigerende aanwijzingsbesluit kan niet op essentiële onderdelen worden gewijzigd door het verlenen van ontheffing. Bij de totstandkoming van het ontheffingsbesluit is geen toepassing gegeven aan dezelfde procedures die bij het vigerende aanwijzingsbesluit gehanteerd zijn (inclusief mer-procedure).

Reactie op bezwaar:

Het ontheffingsbesluit is naar aard en omvang van een heel andere orde dan het vigerende aanwijzingsbesluit. Het besluit met betrekking tot de aanwijzing kwam tot stand door toepassing van de openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Awb). In artikel 20, eerste lid, van de Luchtvaartwet is bepaald dat met betrekking tot de vaststelling van de ontwerpaanwijzing toepassing gegeven dient te worden aan de procedure die in artikel 3.4 van de Awb is geregeld. Dit is ook gebeurd. Het vigerende aanwijzingsbesluit ziet o.a. op de ligging van de banen en op de aan- en uitvliegroutes. Tevens worden de geluidscontouren vastgesteld. Daarnaast kunnen bepalingen met betrekking tot de soorten van luchtvaartuigen en bepaalde vormen van luchtvaart hierin worden opgenomen. Bij de vaststelling van het vigerende aanwijzingsbesluit is bovendien een



milieueffectrapport (MER) opgesteld, omdat artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer jo. artikel 2, eerste lid, van het Besluit milieueffectrapportage dit voorschrijft.

Het ontheffingsbesluit is een beschikking in de zin van artikel 1:3, tweede lid, van de Awb, waarbij afdeling 4 van de Awb van toepassing is. Voornoemde wettelijke procedures zijn daarbij niet voorgeschreven. Artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet, schrijft dat niet voor.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. Zie ook onder punt A8.

B3.

Samenvatting bezwaar:

De artikelen in het vigerende ontheffingsbesluit bevatten geen enkele verwijzing naar de verhouding van het ontheffingsbesluit met het vigerende aanwijzingsbesluit. Verwijzingen naar het vigerende aanwijzingsbesluit als toetsingskader ontbreken in het ontheffingsbesluit. Ook is niet gemotiveerd waarom dit niet nodig is geacht (strijd met motiveringsbeginsel).

Reactie op bezwaar:

De systematiek van de Luchtvaartwet maakt het mogelijk om op grond van artikel 33 en artikel 34 ontheffing te verlenen om een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften die bij de aanwijzing zijn gesteld. Het ontheffingsbesluit heeft betrekking op het feit dat GAE ook incidenteel militaire luchtvaartuigen mag toelaten op het luchtvaartterrein Eelde. Een dergelijk gebruik zou zonder ontheffing in strijd zijn met artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit. Uit eerdergenoemde systematiek volgt dat de overige onderdelen van het vigerende aanwijzingsbesluit onverkort van kracht blijven. Naast de voorschriften in de artikelen 2 en 3 van het ontheffingsbesluit die specifiek van toepassing zijn op het militaire luchtverkeer, gelden voor het militair verkeer ook de voorschriften die zijn opgenomen in het vigerende aanwijzingsbesluit. De voorschriften inzake het gebruik van het luchtvaartterrein zijn bijvoorbeeld ook onverkort van toepassing op het militair verkeer en de in artikel 6 van het vigerende aanwijzingsbesluit bedoelde geluidszones mogen ook niet door het militair luchtverkeer worden overschreden. Van een volledige ontheffing van alle bepalingen van het vigerende aanwijzingsbesluit is derhalve géén sprake. Er is alleen ontheffing verleend van artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit. De overige bepalingen van het vigerende aanwijzingsbesluit blijven onverkort van kracht. Het ware duidelijker geweest als in het ontheffingsbesluit een bepaling is opgenomen dat alle voorschriften die gelden voor het burgerlijk luchtverkeer ook – inclusief noodsituaties – onverkort gelden voor het militair luchtverkeer. Ik meen er goed aan te doen thans expliciet in het ontheffingsbesluit op te nemen dat alle overige bepalingen die gelden voor het civiele luchtverkeer ook gelden voor het militair verkeer.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. Hoewel in principe niet noodzakelijk, zal het bestreden besluit ter verduidelijking op dit punt worden aangevuld.



B4.

Samenvatting bezwaar:

In de toelichting bij het ontheffingsbesluit is opgemerkt dat het militair medegebruik geheel geïncorporeerd is in de exploitatie van het luchtvaartterrein Eelde. Pas in het gebruiksplan 2002 wordt hiervan melding gemaakt.

Reactie op bezwaar:

Militair medegebruik vindt sinds 1959 plaats op het luchtvaartterrein Eelde. Aanvankelijk werd alleen aan de gezagvoerders van militaire luchtvaartuigen daarvoor ontheffing verleend. De juridische basis om deze reeds jaren bestaande praktijksituatie voort te zetten, wordt thans compleet gemaakt door ook aan GAE op basis van artikel 33 van de Luchtvaartwet een ontheffing te verlenen; er ontstaat na 30 september 2002 niet een geheel nieuwe c.q. andere feitelijke situatie.

Daarnaast wordt het militair medegebruik opgenomen in de gebruiksplannen die GAE jaarlijks moet opstellen. Opgemerkt dient te worden dat ten tijde van de gebruiksplannen 1995 en 1997 er nog geen geluidszone was vastgesteld en een wettelijke verplichting tot het opstellen van een gebruiksplan nog niet bestond. Zoals opgemerkt onder "feiten en omstandigheden" zijn bij het vigerende aanwijzingsbesluit voor het eerst geluidszones vastgesteld. Naar aanleiding van dit aanwijzingsbesluit is het gebruiksplan 2002 opgesteld. Ik wijs erop dat in en vanaf het gebruiksplan 2002 met militair medegebruik rekening is gehouden. Dit gebruiksplan heeft betrekking op de periode 1 april 2002 tot en met 31 maart 2003.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in zijn uitspraak van d.d. 3 december 2003 mijn beslissing op de bezwaren tegen het aanwijzingsbesluit gedeeltelijk vernietigd. Naar aanleiding daarvan heeft het onderzoeksbureau Advanced Decision Systems Airinfra B.V. te Delft (Adecs) een rapportage opgesteld met betrekking tot geluid, emissies en luchtkwaliteit ten behoeve van het gebruik van het luchtvaartterrein. Adecs heeft ook een deelonderzoek verricht naar de bijdrage van het militaire verkeer tot 2015. Door Adecs is berekend wat het verschil is tussen de 35 Ke contour van de prognose 2015 (zonder afkap) en de 35 Ke contour van de prognose 2015 exclusief 400 militaire bewegingen (zonder afkap). Adecs concludeert dat: *"de verdeling van de 400 bewegingen niet gelijk is aan de verdeling zoals deze door GAE in het gebruiksplan 2005 is geprognosticeerd. Dit heeft te maken met het feit dat de prognose 2015 niet dezelfde vliegtuigcategorieën bevat als dat er in het gebruiksplan 2005 aangenomen wordt. Derhalve is de verdeling van de 400 militaire bewegingen dusdanig aangepast dat deze zo goed mogelijk past bij de verdeling van het gebruiksplan 2005, daarbij is tevens rekening gehouden met de huidige vlootmix van de Koninklijke Luchtmacht."*

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond

B5.

Samenvatting bezwaar:

Het gebruiksplan 2002 is geen enkele garantie dat de geluidszones uit het vigerende aanwijzingsbesluit niet worden overschreden. Afwijking van het gebruiksplan leidt er alleen toe



dat het gebruiksplan moet worden aangepast.

Reactie op bezwaar:

De exploitant (in casu GAE) is jaarlijks –gelet op artikel 30b van de Luchtvaartwet – verplicht om bij mij ter vaststelling een gebruiksplan in te dienen voor het gebruik van het luchtvaartterrein gedurende een periode van twaalf maanden.

Dit gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar verwachting het komende jaar zal worden gebruikt (inclusief militair medegebruik). Het gebruiksplan bevat een inschatting van het totale vliegverkeer voor het gebruiksplanjaar, alsmede de bijbehorende Ke en BKL geluidscontouren. In het gebruiksplan worden uitgangspunten en resultaten van geluidsberekeningen weergegeven. Het gebruiksplan wordt door mij, na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en nadat de Commissie 28 is gehoord, vastgesteld.

De repressieve handhaving van de geluidszones vindt plaats door middel van de handhaving van de voorschriften die in het vigerende aanwijzingsbesluit zijn opgenomen (en die ook gelden voor militaire vluchten). In artikel 10 van het vigerende aanwijzingsbesluit is bepaald dat ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszones en de naleving van de in het vigerende aanwijzingsbesluit opgenomen voorschriften, de exploitant binnen twee weken na afloop van ieder kwartaal aan mij opgave doet van die gegevens die daarvoor noodzakelijk zijn.

Het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein wordt vervolgens door mij getoetst aan het gebruiksplan gedurende de looptijd daarvan. Indien het feitelijk gebruik gaat afwijken van het gebruiksplan dan wordt door de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan ingediend. Indien zou blijken dat ongewijzigd voortgezet gebruik zal leiden tot overschrijding van de grenswaarde, dan worden in overleg met de exploitant maatregelen genomen teneinde overschrijding te voorkomen.

Daarnaast is in artikel 3, onderdeel b, van het ontheffingsbesluit specifiek ten aanzien van militaire vluchten bepaald dat GAE aan het einde van elk gebruiksplanjaar moet rapporteren wat de feitelijke omvang is van het militair medegebruik op het luchtvaartterrein Eelde. Zoals reeds is gezegd is het militair medegebruik opgenomen in het gebruiksplan 2002. Het militair medegebruik – in die vorm zoals het is toegestaan – zal niet zal leiden tot overschrijding van de geluidszones. Voorts merk ik op dat het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) op 28 augustus 2002 het gebruiksplan 2002 heeft beoordeeld. Het NLR kwam tot het eindoordeel dat aan de hand van de resultaten van de zone-check geconcludeerd kan worden dat het gebruiksplan 2002 voor de kleine luchtvaart (BKL-verkeer) en voor de grote luchtvaart (Ke-verkeer) past binnen de zone.

Wat betreft bij dreigende overschrijding van de geluidszone heeft GAE mij bij brief van 12 september 2002 het volgende bericht: "GAE heeft o.a. aangegeven op welke tijden de minste geluidsbelasting optreedt en welke uren de hoogste belasting geven. Door een effectief gebruik van de delen die de minste belasting geven, kunnen zij bewerkstelligen dat GAE niet uit de geluidszone loopt."

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. De rechtbank heeft overwogen dat de handhaving van de verleende ontheffing los staat van de vraag of ontheffing kan worden verleend. Volgens de



rechtbank kan dan ook geen grond zijn gelegen om tot vernietiging van het bestreden besluit over te gaan (zie r.o. 3.3.2. pag. 5).

B6.

Samenvatting bezwaar:

Ontheffing is verleend van het verbod om het luchtvaartterrein te gebruiken of te doen of te laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften die bij de aanwijzing zijn gesteld. De ontheffing is niet specifiek op dat punt. Uit het ontheffingsbesluit blijkt niet dat aan de voorschriften van het vigerende aanwijzingsbesluit voldaan hoeft te worden. Voorts geldt de ontheffing voor onbepaalde tijd.

Reactie op bezwaar:

Zie overweging onder punt B3.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond; Hoewel dit in principe niet noodzakelijk is, zal het bestreden besluit ter verduidelijking op dit punt worden aangevuld.

Wat betreft het bezwaar dat het ontheffingsbesluit voor onbepaalde tijd geldt, overweeg ik het volgende. Aangesloten is bij de ontheffing die op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet is verleend aan de gezagvoerders van militaire luchtvaartuigen. Deze laatstgenoemde ontheffing is overeenkomstig de ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet eveneens tot wederopzegging verleend. Bezwaar verklaar ik ongegrond. De rechtbank heeft overwogen dat de Luchtvaartwet een ontheffing voor onbepaalde tijd niet uitsluit. De rechtbank neemt daarbij in overweging dat, indien zich nieuwe feiten en omstandigheden voordoen, betrokkenen om intrekking van de ontheffing kunnen verzoeken, waarop dan een gemotiveerde beslissing dient te volgen (zie r.o. 3.3.5. pag. 9).

B7.

Samenvatting bezwaar:

Alleen aan het aspect geluidhinder wordt in de toelichting bij het ontheffingsbesluit aandacht besteed. De overige hinderaspecten (stankhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheidsrisico's) van het militair verkeer worden niet besproken. Er is geen één-op-één verband tussen geluidhinder en de andere milieuparameters. De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde al over die verhouding (ABRvS, 28 juli 1998). Ook de effecten met betrekking tot stankhinder, luchtverontreiniging hadden onderwerp van een voorafgaand onderzoek moeten zijn. Het ontheffingsbesluit is om die reden in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en met het motiveringsbeginsel.

Reactie op bezwaar:

De uitspraak van de Raad van State (ABRvS, 28 juli 1998) heeft betrekking op het feit dat ik had moeten nagaan op welke wijze in het aanwijzingsbesluit Schiphol, voorschriften konden worden gegeven om de lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid te beperken. Criteria daarvoor waren gesteld in de planologische kernbeslissing, die diende als toetsingskader. Bij vaststelling van het vigerende aanwijzingsbesluit inzake Eelde is echter het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) als toetsingskader gebruikt. Het vigerende aanwijzingsbesluit is



in overeenstemming met het SBL. In het SBL zijn echter geen criteria opgenomen voor luchtverontreiniging en stank. Bovendien gaat het in casu niet om de vaststelling c.q. wijziging van een aanwijzingsbesluit, maar om het verlenen van ontheffing ex artikel 33 van de Luchtvaartwet, waarbij de feitelijke situatie, waarbij militair medegebruik op het luchtvaartterrein Eelde is toegestaan, juridisch wordt vervolmaakt. Vorengenoemde uitspraak van de Raad van State is derhalve niet van toepassing op deze casus.

De rechtbank heeft overwogen dat door mij geen onderscheid is gemaakt naar het type toestellen waarop het militair medegebruik ziet. De rechtbank merkt daarbij op dat mijn besluit van 6 maart 2003 alleen rekening houdt met de maximale geluidsbelasting op basis van het aanwijzingsbesluit, terwijl de geluidsbelasting niet evenredig is met andere vormen van hinder, zoals luchtverontreiniging en stank (zie r.o. 3.3.4. pag. 8).

Hierover merk ik het volgende op. Overeenkomstig eerder vermelde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 3 december 2003, heb ik Adecs de opdracht gegeven om een rapportage op te stellen met betrekking tot geluid, emissies en luchtkwaliteit. Zoals reeds is opgemerkt is daarbij ook rekening gehouden met militair medegebruik. Uit informatie van de Koninklijke Luchtmacht is gebleken dat de luchtvaartuigen die worden ingezet voor militair medegebruik, nagenoeg dezelfde luchtvaartuigen zijn die worden gebruikt voor burgerlijk luchtverkeer.

Uit de rapportage concludeer ik dat eventuele overlast in de vorm van geluid-, stank- en milieuhinder door de jaarlijks door mij toegestane bewegingen met militaire luchtvaartuigen, te verwaarlozen is.

Na afweging van de betrokken belangen, enerzijds de belangen van omwonenden die vrezen voor overlast en anderzijds het belang om militair luchtverkeer toe te staan, acht ik dat – gezien het vorenstaande - laatstgenoemd belang dient te prevaleren.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. Dit motiveringsgebrek heb ik hersteld in deze nieuwe beslissing op bezwaar.

B8.

Samenvatting bezwaar:

Uit het belevingsonderzoek (TNO, september 1999) blijkt dat het aantal ernstig geluidgehinderden rondom de luchthaven hoger is dan op grond van de huidige geluidsnormensystematiek wordt berekend. De hinder zal verder toenemen als gevolg van militaire vluchten. Volgens het belevingsonderzoek wordt meer hinder ondervonden dan volgens de geluidsberekeningen zijn toegestaan.

Reactie op bezwaar:

Bij het vaststellen van het vigerende aanwijzingsbesluit is rekening gehouden met vorengenoemd belevingsonderzoek. Hierover wordt in het aanwijzingsbesluit het volgende gezegd: *“De Commissie voor de m.e.r. en de Commissie 28 hebben de Minister desgevraagd over het onderzoek geadviseerd. In de adviezen is aandacht besteed aan de plaats van het onderzoek en aan de inhoudelijke conclusies. Gelet op de inhoudelijke conclusies van het onderzoek en naar*



aanleiding van de adviezen is de aanwijzing (..) aangepast."

Nogmaals, de normen in het aanwijzingsbesluit mogen niet als gevolg van militair verkeer overschreden worden.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

C. Bezwaren in relatie tot het ontheffingsbesluit

C1.

Samenvatting bezwaar:

In de ontheffing wordt geen definitie gegeven van de begrippen "incidenteel" en "humanitair en operationeel noodzakelijk". Door het ontbreken van de definitie "incidenteel" is handhaving van het ontheffingsbesluit onmogelijk, zowel strafrechtelijk als bestuursrechtelijk.

Reactie op bezwaar:

Volgens de toelichting bij het ontheffingsbesluit is het jaarlijks toestaan van 400 vliegbewegingen met militaire luchtvaartuigen incidenteel te noemen, gelet op het totaal aantal vliegbewegingen die met burgerluchtvaartuigen per jaar plaatsvinden (35.000). Over het begrip "humanitair karakter" wordt in de toelichting bij het ontheffingsbesluit het volgende gezegd: *"..namelijk patiëntenvervoer door militaire luchtvaartuigen vanaf de waddensee, off shore mijninstallaties en schepen. Opgemerkt zij dat het soms ook het vervoer van stoffelijke overschotten kan betreffen".* Onder "operationeel noodzakelijk" wordt volgens de toelichting verstaan: *"vluchten die ter voorbereiding plaatsvinden van vredesmissies van de Luchtmobiele Brigade en noodzakelijke tankstops van zowel Nederlandse als buitenlandse militaire luchtvaartuigen."* VIP-vluchten, waaronder vluchten ten behoeve van het Koninklijk Huis en vluchten van de Bijzondere Bewakings Eenheden (BBE) zijn aan te merken als transportvluchten met personen die weliswaar vallen onder de strekking van artikel 1 van het ontheffingsbesluit, maar die niet expliciet in de toelichting zijn opgenomen. Het bestreden besluit wordt op dit punt ter verduidelijking aangevuld.

Ter uitvoering van voornoemde humanitaire en operationeel noodzakelijke vluchten is het voorts van belang dat bemanningsleden getraind worden in het uitvoeren van dergelijke vluchten, zowel tijdens als buiten de daglichtperiode. Daarbij merk ik op dat, gelet op artikel 8, eerste lid, van het vigerende aanwijzingsbesluit, op werkdagen tussen 23.00 uur en 6.30 uur en in het weekeinde en op feestdagen tussen 23.00 uur en 7.30 uur het GAE – behoudens uitzonderingen genoemd in artikel 8 - verboden is vluchten toe te staan, waaronder ook militaire vluchten. Trainingsvluchten met militaire luchtvaartuigen zullen dan ook niet plaatsvinden binnen genoemde tijden.

Daarnaast is volgens de toelichting van het ontheffingsbesluit het gebruik van het luchtvaartterrein Eelde noodzakelijk in het kader van de basisvliegopleiding alsmede in het kader van de vliegvaardigheidstraining van militaire vliegers. Militaire vliegers dienen namelijk bekend te zijn (en door training te blijven) met de (civiele) procedures die gelden op civiele luchtvaartterreinen. Daarbij beschikt het luchtvaartterrein Eelde over speciale instrumentnaderingsmiddelen die van belang zijn voor instrumentvliegopleidingen en



vaardigheidstrainingen met luchtvaartuigen die over de desbetreffende apparatuur beschikken. Ik ben van mening dat onderhavige begrippen afdoende zijn omschreven.

Beslissing:

Bezwaar dat VIP-vluchten niet in de toelichting staan bij het ontheffingsbesluit verklaar ik **ongegrond**; Het bestreden besluit zal echter op dit punt wel ter verduidelijking worden aangevuld.

Wat betreft het incidentele karakter van het militair medegebruik heeft de rechtbank overwogen dat niet gezegd kan worden dat, nu de ontheffing slechts betrekking heeft op maximaal ongeveer 1 % van het totaal aantal vliegbewegingen, geen sprake is van incidenteel gebruik. Ik heb naar het oordeel van de rechtbank het aantal van 400 vliegbewegingen kunnen afzetten tegen het totaal aantal vliegbewegingen. Daarbij heeft het volgens de rechtbank te gelden dat de ontheffing niet te onbepaald is, nu de maximale geluidsbelasting op grond van het aanwijzingsbesluit vast staat hetgeen ook geldt voor het toegestane aantal van 400 militaire vliegbewegingen (zie r.o. 3.3.5 pag. 9). Wederom wijs ik erop dat de rechtbank overwogen heeft dat de handhaving van de verleende ontheffing los staat van de vraag of ontheffing kan worden verleend. Volgens de rechtbank kan dan ook geen grond zijn gelegen om tot vernietiging van het bestreden besluit over te gaan (zie r.o. 3.3.2. pag. 5). De overige bezwaren verklaar ik eveneens **ongegrond**.

C2.

Samenvatting bezwaar:

Door het ontheffingsbesluit worden zeer geluidshinderlijke typen luchtvaartuigen toegelaten. Een verwijzing naar de geluidsruimte is onvoldoende. Les – en oefenvluchten met grote toestellen zijn niet verboden vanwege de overschrijding van de geluidsruimte die zij teweeg brengen, maar vanwege het zeer hinderlijke karakter van deze vluchten. Door les – en oefenvluchten in te ruilen voor militaire vluchten wordt opnieuw een bron van ernstige geluidhinder geïntroduceerd.

Reactie op bezwaar:

In de toelichting is aangegeven welke typen militaire luchtvaartuigen ingezet worden. Militaire vluchten met deze typen luchtvaartuigen zijn qua geluidsproductie zonder meer vergelijkbaar met civiele vluchten die zonder ontheffing zijn toegestaan. Deze militaire luchtvaartuigen veroorzaken dus niet meer hinder dan civiele luchtvaartuigen. Slechts een kleine groep militaire luchtvaartuigen hebben geen civiele variant, echter eventuele hinder die deze groep veroorzaakt acht ik te verwaarlozen.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik **ongegrond**.

C3.

Samenvatting bezwaar:

GAE heeft bij brief van 23 augustus 2001 aangegeven dat haar verzoek om ontheffing betrekking heeft op militair verkeer voor uitsluitend humanitaire missies. GAE heeft bij brief van 12 april 2002 vermeld dat het gaat om gemiddeld 300 vliegbewegingen per jaar. De Koninklijke



Luchtmacht heeft aangegeven dat sprake is van gemiddeld 250 vliegbewegingen per jaar. Bovendien staat het toegestane aantal vliegbewegingen per jaar (400) in geen enkele verhouding tot de bestaande praktijk voorafgaand aan het vigerende aanwijzingsbesluit. De aanvraag van GAE samen met de opgave van de Koninklijke Luchtmacht verschillen van het aantal zoals genoemd in het ontheffingsbesluit. Een onderbouwing van dit aantal ontbreekt in de toelichting bij het ontheffingsbesluit

Reactie op bezwaar:

De toegestane 400 vliegbewegingen zijn gebaseerd op informatie die ik ontvangen heb van GAE alsmede van de Koninklijke Luchtmacht. GAE heeft bij brief van 12 april 2002 medegedeeld dat ten aanzien van het militair luchtverkeer in de periode 1994 tot en met 30 januari 2002 sprake was van 1100 aankomsten, 1099 vertrekken en 228 lokale landingen. Bij brief van 30 juli 2002 is namens de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten medegedeeld dat in totaal 250 vliegbewegingen op jaarbasis worden uitgevoerd door de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine. Bij fax van 22 augustus 2002 is aangegeven dat aan het aantal van 250 nog 150 vliegbewegingen worden toegevoegd die benodigd zijn voor buitenlandse militaire vliegtuigen. Deze buitenlandse militaire vliegtuigen maken van het luchtvaartterrein Eelde gebruik in het kader van technische stops, het innemen van brandstof en troepenverplaatsing. Totaal is volgens de Koninklijke Luchtmacht sprake van 400 vliegbewegingen op jaarbasis. Dit aantal heb ik derhalve aangehouden in het ontheffingsbesluit.

Wat betreft de verschillen in de aanvraag en in het ontheffingsbesluit merk ik het volgende op. Zoals eerder opgemerkt is ontheffing verleend voor militaire vluchten voor met name een humanitair dan wel een operationeel noodzakelijk karakter. In totaal gaat het dan om 290 vluchten (60 vluchten met een humanitair karakter en 230 vluchten die operationeel noodzakelijk zijn). Het klopt derhalve dat het merendeel van het soort vluchten waarvoor GAE ontheffing heeft aangevraagd, een humanitair en operationeel karakter heeft. Het soort vluchten genoemd in het ontheffingsbesluit stemt derhalve overeen met de aanvraag van GAE alsmede met de gegevens die de Koninklijke Luchtmacht heeft aangedragen. De rest van het aantal vluchten (110) is gereserveerd voor les- en oefenvluchten. GAE heeft mij - weliswaar na de aanvraag op 23 augustus 2001 - bij brief van 12 april 2002 van deze lesvluchten op de hoogte gebracht. De Koninklijke Luchtmacht heeft bij brief van 30 juli 2002 aangegeven om wat voor soort lesvluchten het gaat.

De rechtbank heeft uit de terzake overgelegde gegevens over de periode 1994 tot en met januari 2002 (zie brief van GAE van 12 april 2002) opgemaakt dat het zou gaan om gemiddeld 300 militaire vliegbewegingen op jaarbasis (...). Thans is volgens de rechtbank ontheffing verleend voor 400 vliegbewegingen (in plaats van het gemiddelde van 300), zonder te motiveren waarom ik van mening ben dat de belangen van omwonenden ondergeschikt zouden moeten zijn aan het belang dat is gelegen in (toename van) militair medegebruik (zie r.o. 3.3.3. pag. 8).

Hierover merk ik het volgende op. Bij brief van 20 april 2005 heeft GAE mij een meer gedetailleerde onderbouwing doen toekomen van de oorspronkelijke aanvraag voor ontheffing. Deze onderbouwing is gebaseerd op de brief van 24 maart 2005 van de Koninklijke Luchtmacht waarbij is aangegeven dat de eerder ingediende onderbouwing van het militaire medegebruik nog steeds geldt, op een aantal aanpassingen na. Ik ben van mening dat het belang van de mij



verleende ontheffing voor 400 militaire vliegbewegingen dient te prevaleren boven het aantal vliegbewegingen die in het verleden plaatsvonden (300). Daarbij dient te worden betrokken dat de extra vliegbewegingen (100) nauwelijks van invloed zijn op de overlast voor omwonenden en dat het totale aantal van 400 vliegbewegingen slechts 1 % is van het totale aantal vliegbewegingen op het luchtvaartterrein. Voor de consequenties met betrekking tot geluid, emissies en luchtkwaliteit verwijs ik naar mijn eerdere overwegingen ten aanzien van het rapport van Adecs (zie punt B4).

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond. Dit heb ik hersteld in deze nieuwe beslissing op bezwaar.

C4.

Samenvatting bezwaar:

Het soort militaire vluchten waarop GAE doelt en dat wordt aangegeven door de Koninklijke Luchtmacht verschillen van elkaar en van hetgeen bepaald is in het ontheffingsbesluit. Zonder dat de Koninklijke Luchtmacht en Koninklijke Marine er om hebben gevraagd, is in het ontheffingsbesluit opgenomen dat ook vliegbewegingen zijn toegestaan voor vredesmissies en voor noodzakelijke tankstops, vanwege operationele overwegingen. Deze vliegbewegingen dienen in mindering te worden gebracht op het totale aantal vliegbewegingen.

Reactie op bezwaar:

Zie overweging onder punt C3. Bezwaar verklaar ik ongegrond.

C5.

Samenvatting bezwaar:

Een ontheffing is niet noodzakelijk, omdat in de buurt van het luchtvaartterrein Eelde vier militaire luchthavens liggen, te weten Leeuwarden, Twente, Wittmundhafen en Jever. Nut en noodzaak van de ontheffing zijn onvoldoende onderbouwd omdat niet gebleken is dat beschikbare alternatieven voldoende zijn onderzocht.

Reactie op bezwaar:

In de toelichting bij het ontheffingsbesluit is opgemerkt dat gekozen is voor het luchtvaartterrein Eelde, omdat in geval van humanitaire vluchten buiten de daglichtperiode, helikopters niet op het heliplatform van het Academisch Ziekenhuis Groningen kunnen landen. Het luchtvaartterrein Eelde is de dichtstbijzijnde luchthaven in de buurt van dit ziekenhuis. Daarnaast speelt een rol dat het luchtvaartterrein Eelde beschikt over speciale naderingsapparatuur die niet is geïnstalleerd op militaire luchtvaartterreinen. Tot slot is het luchtvaartterrein Eelde van belang voor het bijtanken van militaire luchtvaartuigen. Hiertoe kan noodzaak bestaan indien de meest nabij gelegen vliegbasis Leeuwarden gesloten is (vanwege reguliere openingstijden ofwel vanwege andere redenen, zoals feestdagen of bijzondere omstandigheden). Daarnaast kan het tijdens oefeningen in de nabijgelegen oefengebieden zoals Balloëwerveld en Lauwersmeer op grond van operationele overwegingen noodzakelijk zijn tankstops op Eelde te maken. Oefeningen moeten namelijk binnen een beperkte tijd worden uitgevoerd waardoor het bijtanken op verder gelegen locaties, zoals vliegbasis Twente en Leeuwarden, niet mogelijk en vanwege brandstofcapaciteit tevens niet haalbaar is. Om genoemde



redenen behoren ook de in Duitsland gelegen luchtvaartterreinen Wittmundhafen en Jever niet tot de mogelijkheden.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

C6.

Samenvatting bezwaar:

De Koninklijke Luchtmacht heeft bij brief van 30 juli 2002 verwezen naar 60 medisch noodzakelijke vliegbewegingen. Medische vluchten dienen niet onder het ontheffingsbesluit te vallen, omdat deze vluchten zonder ontheffing plaats mogen vinden. Dit is dus geen argument voor een ontheffing.

Reactie op bezwaar:

Ingevolge artikel 3 van het vigerende aanwijzingsbesluit is het luchtvaartterrein Eelde aangewezen voor het openbare civiele luchtverkeer. Derhalve zijn medisch noodzakelijke vliegbewegingen met militaire luchtvaartuigen in beginsel niet toegestaan. Door middel van het ontheffingsbesluit is het toegestaan om medisch noodzakelijke vluchten uit te voeren met militaire luchtvaartuigen. Het feit dat medische vluchten dermate een overmachtsituatie kunnen creëren, betekent natuurlijk niet dat deze vluchten niet door middel van een vooraf bepaalde ontheffing kunnen worden toegestaan.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

C7.

Samenvatting bezwaar:

Bij besluit van 3 september 2002 is in eerste instantie ontheffing verleend. Bij besluit van 30 september 2002 is het besluit van 3 september 2002 gewijzigd omdat de Koninklijke Luchtmacht de eerstgenoemde ontheffing niet ruim genoeg vond. Bij het ontheffingsbesluit van 30 september 2002 ontbreekt een nieuwe belangenafweging. Om reden van strijd met het beginsel van een deugdelijke belangenafweging kan het bestreden ontheffingsbesluit niet in stand blijven.

Reactie op bezwaar:

Het besluit van 30 september 2002 is ten opzichte van het besluit van 3 september 2002 op twee punten aangevuld. De aanvullingen betreffen artikel 2, onderdeel b en artikel 2, onderdeel c. Artikel 2, onderdeel b is aangevuld met de tekst "*anders dan ter voorbereiding van één of meer geplande of voorziene vluchten, als bedoeld onder lid a van dit artikel.*" Deze aanvulling is in het bestreden besluit opgenomen omdat de mogelijkheid dient te bestaan dat humanitaire en operationeel noodzakelijke vluchten waarvan bekend is dat deze zullen of kunnen plaatsvinden, adequaat worden voorbereid. Dit betekent dat geoefend moet worden in het uitvoeren van deze vluchten. Omdat ook humanitaire en operationele vluchten plaatsvinden met luchtvaartuigen met een MTOW van 6000 kg of meer, dient met deze luchtvaartuigen ook geoefend te worden.



De tweede aanvulling betreft de toevoeging dat het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van militaire les- en transportvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een MTOW van 6000 kg of meer en met straalvliegtuigen, verboden is. Deze aanvulling is integraal afgeleid van artikel 9, tweede lid, van het vigerende aanwijzingsbesluit. Ik ben van mening dat onderhavige toevoegingen niet tot een andere belangenafweging zouden hebben moeten leiden. Het betreffen marginale toevoegingen.

Beslissing:

Bezwaar verklaar ik ongegrond.

D. Vergoeding kosten bestuurlijke voorprocedure

Indien u verzocht heeft om vergoeding van de gemaakte kosten in verband met onderhavige bezwaarprocedure overweeg ik hieromtrent het volgende.

Ingevolge artikel 7:15, tweede lid, van de Awb worden de kosten, die de belanghebbende in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs heeft moeten maken, door het bestuursorgaan uitsluitend vergoed op verzoek van de belanghebbende voor zover het bestreden besluit wordt herroepen wegens aan het bestuursorgaan te wijten onrechtmatigheid. Het verzoek wordt gedaan voordat het bestuursorgaan op het bezwaar heeft beslist. Het bestuursorgaan beslist op het verzoek bij de beslissing op bezwaar (artikel 7:15, derde lid, van de Awb).

Volgens de toelichting op artikel 7:15, tweede lid, van de Awb, beperkt de vergoedingsplicht zich tot gevallen waarin het bestuursorgaan verwijtbaar *inhoudelijke* fouten heeft gemaakt. Bij louter formele fouten of gebreken in de motivering behoeft het bestreden besluit als zodanig immers niet te worden herroepen.

Gelet op vorenstaande ben ik van oordeel dat het bestreden besluit – ondanks het herstel van eerder vermelde motiveringsgebreken – rechtmatig is en derhalve in stand dient te blijven. Het verzoek om vergoeding van de gemaakte kosten in deze bezwaarprocedure wijs ik af. De rechtbank heeft eveneens geen aanleiding gezien om mij, op de voet van artikel 8:75, eerste lid, juncto artikel 7:15, tweede tot en met vierde lid, Awb te veroordelen in de kosten die in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs gemaakt zijn. De rechtbank is met mij van oordeel dat uit de toelichting op artikel 7:15, tweede lid, van de Awb volgt dat formele fouten of motiveringsgebreken geen aanleiding geven tot een vergoedingsplicht (zie r.o. 3.3.7. pag. 9)



Besluit

Gelet op vorenstaande - alsmede gelet op de uitspraak van de rechtbank Groningen, sector bestuursrecht van 17 februari 2005 - verklaar ik de bezwaren ongegrond en handhaaf het bestreden besluit van 30 september 2002.

Wel wordt het ontheffingsbesluit van 30 september 2002 – gelet op de punten A2, A6, B3, B6 en C1 – ter verduidelijking als volgt aangevuld:

" Artikel 2

- d. Het is verboden de in artikel 6 van het Aanwijzingsbesluit opgenomen geluidszones met militair medegebruik te overschrijden.
- e. De bepalingen zoals opgenomen in de paragrafen 2.2. en 3 van het Aanwijzingsbesluit gelden onverkort voor het militair medegebruik."

In de toelichting bij het besluit van 30 september 2002 vindt de volgende aanvulling plaats: "Het militair medegebruik omvat ook het uitvoeren van VIP-vluchten, waaronder vluchten ten behoeve van het Koninklijk Huis. Deze worden uitgevoerd met Klu en KM helikopters. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewaking Eenheden (BBE)."

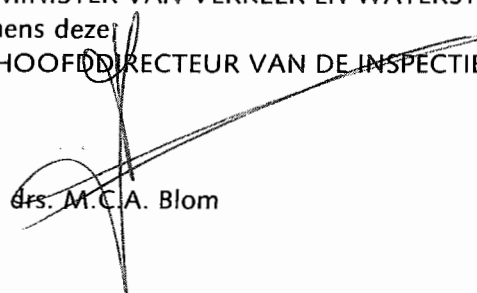
Het ter verduidelijking aangevulde ontheffingsbesluit treft u als bijlage bij deze beslissing op bezwaar aan.

Gelet op vorenstaande wijs ik – indien u daarom verzocht heeft – het verzoek om vergoeding van de kosten die verband houden met de behandeling van het bezwaar af.

Indien u het niet eens bent met deze beslissing kunt u hiertegen (conform de bijgesloten beroepsclausule) beroep in stellen bij de rechtbank Groningen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze:
DE HOOFDDIRECTEUR VAN DE INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT,

mw.  M.C.A. Blom



Beroep

Indien u zich niet met bovenstaande beslissing kunt verenigen dan kunt u binnen zes weken, na ingang van de dag na die waarop de beslissing is bekendgemaakt/verzonden, beroep instellen bij de rechtbank Groningen, sector bestuursrecht, postbus 150, 9700 AD Groningen. Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift een fotokopie te worden gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van het beroepschrift wordt een bedrag aan griffie geheven. De griffier van de betrokken rechtbank wijst de indiener van het beroepschrift op het verschuldigd zijn van het griffierecht en geeft daarbij aan op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan.

Voorts wijs ik u erop dat u de voorzieningenrechter van voornoemde rechtbank kunt verzoeken een voorlopige voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen dat vereist.

Verslag

Datum verslag
26 oktober 2005
Opmaker
mr. I.M. Kops
Doorkiesnummer
(070) 305 27 66
Bijlage(n)
1
Datum bespreking
26 oktober 2005
Verslag van hoorzitting
-
Nummer
-

Deelnemers
de heer J. Meulendijks, de heer majoor mr.
C.E.W. van de Sande, de heer luitenant-
kolonel P.W.E. Whittle

Namens de Inspectie Verkeer en
Waterstaat
mr. G.H.H. Bisschoff (voorzitter), de heer
J.W. Bossenbroek, de heer mr. I.M. Kops

De voorzitter opent de vergadering en heet de heren Meulendijks, Van de Sande en Whittle welkom. Vervolgens stelt hij de aanwezigen van de zijde van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart voor.

De voorzitter refereert vervolgens aan de uitspraak van de rechtbank Groningen, die een richtlijn dient te vormen voor de beslissing op bezwaar. Op de vraag van de voorzitter of iemand wat naar voren wil brengen overlegt de heer Meulendijks een pleitnotitie die hij aan het verslag van de hoorzitting gehecht wenst te zien. Met dit verzoek wordt door de voorzitter ingestemd. De heer Meulendijks geeft verder te kennen dat tot op heden alleen is gekeken naar geluidseffecten en dat er nog geen analyse is gemaakt aangaande emissies en dat het wellicht verstandig is om dit alsnog te laten doen. De voorzitter constateert dienaangaande dat de rechtbank eveneens heeft opgemerkt dat stank en luchtverontreiniging niet zijn meegenomen. Deze zelfde opmerking is ook door de heer Van de Lugt in zijn bezwaar naar voren gebracht.

De voorzitter verwijst naar de brief van de Inspectie Verkeer en Waterstaat van 4 mei 2005 en wil het in het kader van deze hoorzitting onder meer hebben over de aangehaalde onderwerpen:
1) het al dan niet bewapend zijn van de militaire toestellen, en
2) de emissies en de luchtverontreiniging.

Met betrekking tot het tweede onderwerp merkt de voorzitter op dat de vraag aan de orde of er thans in afdoende mate is bekeken of de genoemde elementen binnen toelaatbare marges vallen. In het verlengde hiervan ligt de vraag of het voorliggende materiaal een nieuwe beslissing op bezwaar kan dragen. De voorzitter geeft aan dat hij zich kan vinden in de opmerking van de heer Meulendijks en dat hem niet is gebleken van een analyse met betrekking tot de emissies en

Toezicht Beheereenheid
Unit Juridische Zaken
Postbus 10700, 2501 HS Den Haag
Bezoekadres Johanna Westerdijkplein 115, Den Haag

Telefoon 070 305 26 66
Fax 070 305 27 77
Internet www.ivw.nl

dat dit een lacune betreft. Ook de heer Van de Sande is van mening dat er op zijn minst een afweging dienaangaande dient te worden gemaakt en dat de vorm en de inhoud daarvan aan de Inspectie is. Het is volgens hem verder aan de Inspectie om te bepalen of er al dan niet een nader onderzoek dient te worden opgestart. Er zal hier echter op welke manier dan ook aandacht moeten worden besteed in de nieuwe beslissing op bezwaar anders zal de Inspectie hierop door de rechtbank worden afgetikt, aldus de heer Van de Sande. Door de aanwezigen bij de hoorzitting wordt geconstateerd dat ADECS zich heeft beperkt tot een geluidsonderzoek.

De voorzitter merkt op dat bij de nieuwe beslissing op bezwaar alle drie de aspecten mee dienen te worden genomen, hetzij door middel van een extra overweging hetzij door middel van een extra onderzoek. Desgevraagd geeft de heer Bossenbroek aan dat hij de door de heer Van der Lugt aangevoerde militaire vliegtuigen niet terug heeft kunnen vinden in het militaire gebruiksplan. Verder geeft hij aan dat de grondslag van het ADECS-rapport de zoneberekening met betrekking tot de militaire bijdrage is. In het onderzoek van ADECS is de bijdrage op het gebied van het geluid wel terug gevonden, daarentegen niet met betrekking tot stank en luchtverontreiniging. Door de heer Van de Sande wordt opgemerkt dat er geen wettelijk kader aangaande stank bestaat. Er kan derhalve alleen sprake zijn van een kwantitatieve beoordeling.

Door de heer Bossenbroek wordt aangegeven dat het moeilijk is om prognoses met betrekking tot militaire toestellen te maken. In 2015 wordt er waarschijnlijk met andere vliegtuigtypes gevlogen dan die nu bekend zijn. Op de vraag van de voorzitter hoe dat met het geluid wordt berekend antwoordt de heer Bossenbroek dat er wordt berekend vanuit de bekende militaire toestellen waarvan daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt.

De heer Meulendijks is van mening dat de situatie niet ingewikkelder moet worden gemaakt dan zij in feite is. Vast staat dat het feitelijke gebruik binnen de toegestane geluidszone zit. Daarnaast is er een lange termijn prognose voor wat betreft de berekening aangaande de geluidszone. De emissies en de stank kunnen worden berekend. Verder dient te worden bekeken of een ander binnen de Aanwijzing valt. Desgevraagd antwoordt de heer Bossenbroek dat er nergens een militaire component in een Aanwijzing is opgenomen, met uitzondering van Maastricht. Daar wordt dan ook niet met een systeem van ontheffingen gewerkt.

De heer Meulendijks is van mening dat in deze bezwaarprocedure alle belangen dien te worden afgewogen en dat er dan ook ten tijde van de beslissing op bezwaar duidelijkheid moet bestaan met betrekking tot de emissies en de stank. Hij geeft daarbij aan dat het militair medegebruik slechts een percentage van 0,9% betreft.

De voorzitter geeft aan dat wanneer er nieuwe berekeningen gaan plaatsvinden alle betrokken partijen over de uitkomsten dienen te worden geïnformeerd. Daarna zal er pas een nieuwe beslissing op bezwaar volgen. De heer Bossenbroek merkt op dat de bezwaarmaker Van de Lugt gedetailleerd naar specifieke vliegtuigtypes verwijst. In de berekening van ADECS is alleen gekeken naar welke types er daadwerkelijk zijn gebruikt. Alleen deze zijn meegenomen in de berekening. Het gaat hier derhalve niet om het hele 'vliegtuigpark' van defensie. De argumentatie van de heer Lugt is dat dit in de toekomst wel zou kunnen gaan gebeuren en dat hij daardoor de door hem genoemde types in de berekeningen terug wil zien. De heer Whittle

geeft aan dat in de berekening is uitgegaan van de gebruikte toestellen en dat derhalve de berekening juist is gebeurd. De heer Van de Sande merkt voorts nog op dat toekomstige toestellen waarschijnlijk alleen nog maar stiller zullen vliegen. De heer Bossenbroek antwoordt desgevraagd dat het ondoenlijk is om alle door de heer Van de Lugt genoemde types in de berekening mee te nemen. De heer Meulendijks merkt in dit verband op dat de rechter vermoedelijk alleen geïnteresseerd zal zijn in de vraag wat het totale effect is op de omgeving en niet per vliegtuigtype.

Op de vraag van de heer Van de Sande wat er zou gebeuren indien er geen vierhonderd vliegbewegingen zouden worden toegestaan merkt de heer Meulendijks op dat deze in dat geval kunnen worden vervangen door civiel luchtverkeer. Het gaat hier om de verantwoordelijkheid van de exploitant. De heer Van de Sande merkt op dat het nog niet duidelijk is of de koninklijke luchtmacht de maximale toegestane vierhonderd bewegingen ook daadwerkelijk helemaal zal opsouperen. De heer Whittle merkt op dat het vanuit operationeel oogpunt zeer wenselijk is dat vierhonderd vliegbewegingen worden toegestaan.

De heer Whittle benadrukt dat er van bewapening op civiele luchtvaartterreinen geen sprake is. De heer Van de Sande voegt hieraan toe dat hem overigens geen wettelijke belemmering bekend is en dat de brief van 4 mei 2005 in die zin dan ook niet klopt. Er geldt volgens hem alleen een verbod met betrekking tot buitenlandse vliegtuigen om explosieven mee te voeren. Hij verwijst naar de Regeling van de toelating van vreemde militaire luchtvaartuigen binnen Nederlands rechtsgebied (1076.1.a van de Luchtvaartvoorschriften).

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er verder geen vragen of opmerkingen meer zijn, dankt hij de aanwezigen voor hun komst en voor hun inbreng en sluit hij de hoorzitting.

Toelichting militair gebruik Groningen Airport Eelde Hoorzitting 26 oktober 2005

Groningen Airport Eelde (hierna GAE) wil als exploitant van de gelegenheid gebruik maken om het belang van militair gebruik voor onze gebruikers en luchthaven opnieuw te benadrukken.

Aanleiding

De luchthaven heeft op basis van de beschikking van 25 september 1959 – waarin de gezagvoerders van militaire vliegtuigen ontheffing werd verleend – sinds de datum van de beschikking militair verkeer ontvangen. De luchthaven heeft altijd in de veronderstelling verkeerd dat na de gepubliceerde aanwijzing van 2001, deze ontheffing nog van toepassing was.

Naar aanleiding van een incidentele militaire vlucht is aangifte gedaan bij de luchtvaartpolitie. Uit nader onderzoek bleek dat de aanwijzing ruimte bood voor verschil van interpretatie. Voor de goede orde heeft GAE vervolgens in 2001 ontheffing ingediend van artikel 33, tweede lid van de Luchtvaartwet t.b.v. incidenteel militair gebruik. Deze ontheffing wordt sindsdien in alle aanwijzingen van de regionale luchthavens opgenomen.

Definities

Er blijkt bij zowel de commissie 28 als een enkele bezwaarmaker onduidelijkheid over de termen incidenteel en humanitair. In onze oorspronkelijke brief van 21 augustus 2001 staat dat ons verzoek om uitsluitend humanitaire missies gaat. Zoals ook in 2005 gedurende de commissie 28 door de heer de Jong (havenmeester) is toegelicht, betekent dit dat de militaire vluchten op onze luchthaven geen oorlog- of gevechtsdoelstelling hebben.

Dat betekent – zoals ook duidelijk verwoord in onze brief van 20 april 2005 – dat het hier gaat om:

- Militaire vluchten SAR, ambulance en donorvluchten
- Militaire trainingsvluchten ten behoeve van reddingsvluchten
- Regeringsvluchten, troepentransport
- Internationale militaire vluchten voor tankstops

Het woord incidenteel wordt in de luchtvaart gehanteerd voor vluchten die niet volgens een vaste timetable (dienstregelingschema) opereren. Bovendien kan je incidenteel ook gebruiken ten opzichte van ons aantal jaarlijkse vluchten op de luchthaven. Zo was in 2004 het militaire aandeel slechts 0.89% van het totaal van 45.000 vluchten.

In dit verband refereert de commissie dat het incidentele karakter moet blijken uit de spreiding van het gebruik over het gehele jaar. In de praktijk zal dit ook het geval zijn, in ons gebruiksplan zal dit ook als zodanig worden verantwoord.

Samenstelling Commissie

Bezwaarmakers bepleiten dat een vertegenwoordiger van de omwonenden van de gemeente Haren ontbreekt. Feitelijk is de vertegenwoordiger – Dhr Vriens – op eigen initiatief uit de Cie.28 gestapt. Overigens is deze vacature inmiddels weer ingevuld.

Berekening Adecs

Bezwaarmakers constateren dat gebruikte vliegtuig categorieën afwijken van het gebruiksplan. Deze constatering is op zich juist, omdat Adecs werkt met een standaard typen toestellen welke afwijken van het feitelijke gebruik. Technisch gesproken is dat ook mogelijk met de nachtstraf factoren. De uiteindelijke van toepassing zijnde geluidseffecten worden in het gebruiksplan van de exploitant verantwoord en begrensd door de bij de aanwijzing vastgestelde geluidscontouren.

Daarnaast wordt door het aantal militaire vluchten te maximeren met 400 bewegingen ook nog additionele beperkingen opgelegd.

In onze brief van 20 april 2005 hebben we benoemd wat de consequenties zijn van het niet kunnen accommoderen van militaire vluchten.

Mede namens onze gebruikers, De Koninklijke Luchtmacht en Koninklijke Marine verzoeken wij een definitief positief advies en ontheffing af te geven.



Beschikking

Datum

2007 **25 MEI 2007**

Nummer

IVW/Lulu/07.540551

Onderwerp

Ontheffing ex artikel 33 LVW

Medegebruik luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde door militaire vliegtuigen

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT ,

Gelet het verzoek van Groningen Airport Eelde van 23 augustus 2001, aangevuld bij brief van 12 april 2002;

Gelet op het advies van de Commissie als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet d.d. 31 mei 2002;

Gelet op de brief van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten d.d. 30 juli 2002, nr. B.2002;

Gelet op de meest recentelijke gerechtelijke uitspraak (Rb. Groningen, 17 februari 2005)

Gelet op artikel 33 van de Luchtvaartwet;

BESLUIT:

Artikel 1

Aan de exploitant van het luchtvaartterrein Eelde wordt ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet teneinde incidenteel militaire les- en transportvliegtuigen alsmede militaire helikopters toe te laten op het luchtvaartterrein Eelde tot een maximum van 400 bewegingen per jaar.

Artikel 2

Voorwaarden

- a. Hetgeen is bepaald in artikel 1 geldt alleen indien en voorzover de bewegingen gebeuren ten behoeve van vluchten die humanitair dan wel operationeel noodzakelijk zijn;
- b. Militaire les- en trainingsvluchten met straalvliegtuigen dan wel met vliegtuigen met een MTOW van meer dan 6000 kg, anders dan ter voorbereiding van één of meer geplande of voorziene vluchten, als bedoeld onder lid a van dit artikel, zijn van de ontheffing uitgesloten.
- c. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van militaire les- en trainingsvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal



Inspectie Verkeer en Waterstaat

toegelaten startmassa van 6000 kg. of meer, alsmede met straalvliegtuigen, is verboden.

d. Het is verboden de in artikel 6 van het Aanwijzingsbesluit opgenomen geluidszones met militair medegebruik te overschrijden.

e. De bepalingen zoals opgenomen in de paragrafen 2.2. en 3 van het Aanwijzingsbesluit gelden onverkort voor het militair medegebruik

Artikel 3 *Rapportage*

De verwachte omvang van het militaire medegebruik wordt jaarlijks expliciet opgenomen in het gebruiksplan van het luchtvaartterrein Eelde, als bedoeld in artikel 11 van het Aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Eelde.

De exploitant van het luchtvaartterrein Eelde rapporteert aan het einde van elk gebruiksplanjaar de feitelijke omvang van het militair medegebruik aan de Toezichteenheid Luchthavens en luchtruim, gespecificeerd naar aantal bewegingen, type luchtvaartuig en de aard van de vlucht waarvoor de bewegingen zijn gemaakt.

Artikel 4

Deze beschikking treedt onmiddellijk in werking en wordt gepubliceerd in de Staatscourant en in een lokaal dagblad.

Artikel 5 *Verzending en afschrijfhouders*

Het originele exemplaar van deze beschikking wordt gezonden aan verzoeker en een afschrift ervan aan:

Coliege van burgemeester en wethouders van de gemeente Tynaarlo, Postbus 12 9470 AA Zuidlaren;

Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde, Postbus 29, 9765 ZG Paterswolde;

- LVNL Eelde, Machlaan 16a, 9761 TK Eelde;

Staf Tactische Luchtmacht, afdeling Ondersteunende Operaties, t.a.v. HBMLVB, Postbus 20703, 2500 ES Den Haag;

Het Hoofd afdeling Operaties van de Marinestaf, Postbus 20702, 2500 ES Den Haag;

Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Luchtvaartpolitie, Postbus 75147, 1117 ZR Schiphol Oost;

Luchtverkeersleiding Nederland, Support, Airspace and Airports, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol;

AOCS Nieuw Millingen CMILATCC, Postbus 52, 3886 ZH Garderen.

**Inspectie Verkeer en Waterstaat**

Artikel 6

Intrekking

De beschikking van de Minister van verkeer en Waterstaat van 30 september 2002, nummer DL/Infra/02.540792 wordt ingetrokken.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE HOOFDDIRECTEUR VAN DE INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT,

Mw. drs. M.C.A. Blom

TOELICHTING

Het beperkte militair medegebruik op het luchtvaartterrein Eelde vond plaats op basis van een ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet (beschikking van 25 september 1959/nr. TW/14873). Ratio van dit besluit is om de juridische basis voor militair medegebruik te vervolmaken.

Uit gegevens van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine blijkt dat het aantal militaire bewegingen op het luchtvaartterrein Eelde (een beweging is een landing of een start) maximaal 400 per jaar bedraagt. Afgezet tegen het totaal aantal vliegtuigbeweging dat op luchtvaartterrein Eelde door burgerluchtvaartuigen plaatsvindt van ruim 35.000, is derhalve sprake van beperkt militair medegebruik.

De ontheffing voorziet in een verdergaande formalisering van de reeds meerdere jaren bestaande praktijksituatie, waarin militaire vliegtuigen op incidentele basis gebruik maken van het luchtvaartterrein Eelde. In deze praktijk is het militaire medegebruik geheel geïncorporeerd in de exploitatie van de luchthaven Eelde, ook in die zin dat dit medegebruik is opgenomen in het jaarlijks door de luchthaven in te dienen gebruiksplan. Dit betekent, dat het toegestane medegebruik door militaire vliegtuigen niet zal leiden tot overschrijding van de in artikel 6 van het Aanwijzingsbesluit vastgestelde geluidszone. Het is derhalve uitgesloten, dat omwonenden extra geluidhinder zullen ondervinden als gevolg van de onderhavige ontheffing.

Het militair medegebruik omvat voornamelijk vluchten met een humanitair karakter: namelijk patiëntenvervoer door militaire vliegtuigen vanaf de Waddeneilanden, off shore mijninstallaties en schepen. Opgemerkt zij dat het soms ook het vervoer van stoffelijke overschotten kan betreffen.

Hierbij speelt een rol, dat helikopters bij duisternis niet kunnen landen op het heliplatform van het Academisch Ziekenhuis Groningen. Daarom moet gebruik worden gemaakt van het luchtvaartterrein Eelde. Artikel 8, lid 3 van het Aanwijzingsbesluit biedt de mogelijkheid om dit voor dergelijke vluchten ook buiten de reguliere openingstijden van het luchtvaartterrein te doen. Na landing worden patiënten dan overgedragen aan de ambulancedienst op het luchtvaartterrein Eelde. Ook beschikken veel helikopters over speciale naderingsapparatuur, welke



Inspectie Verkeer en Waterstaat

nog niet op de militaire vliegbases is geïnstalleerd. Vandaar dat gebruik van de vliegbasis Leeuwarden geen alternatief is.

Het militair medegebruik omvat ook het uitvoeren van VIP-vluchten, waaronder vluchten ten behoeve van het Koninklijk Huis. Deze worden uitgevoerd met Klu en KM helikopters. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewaking Eenheden (BBE).

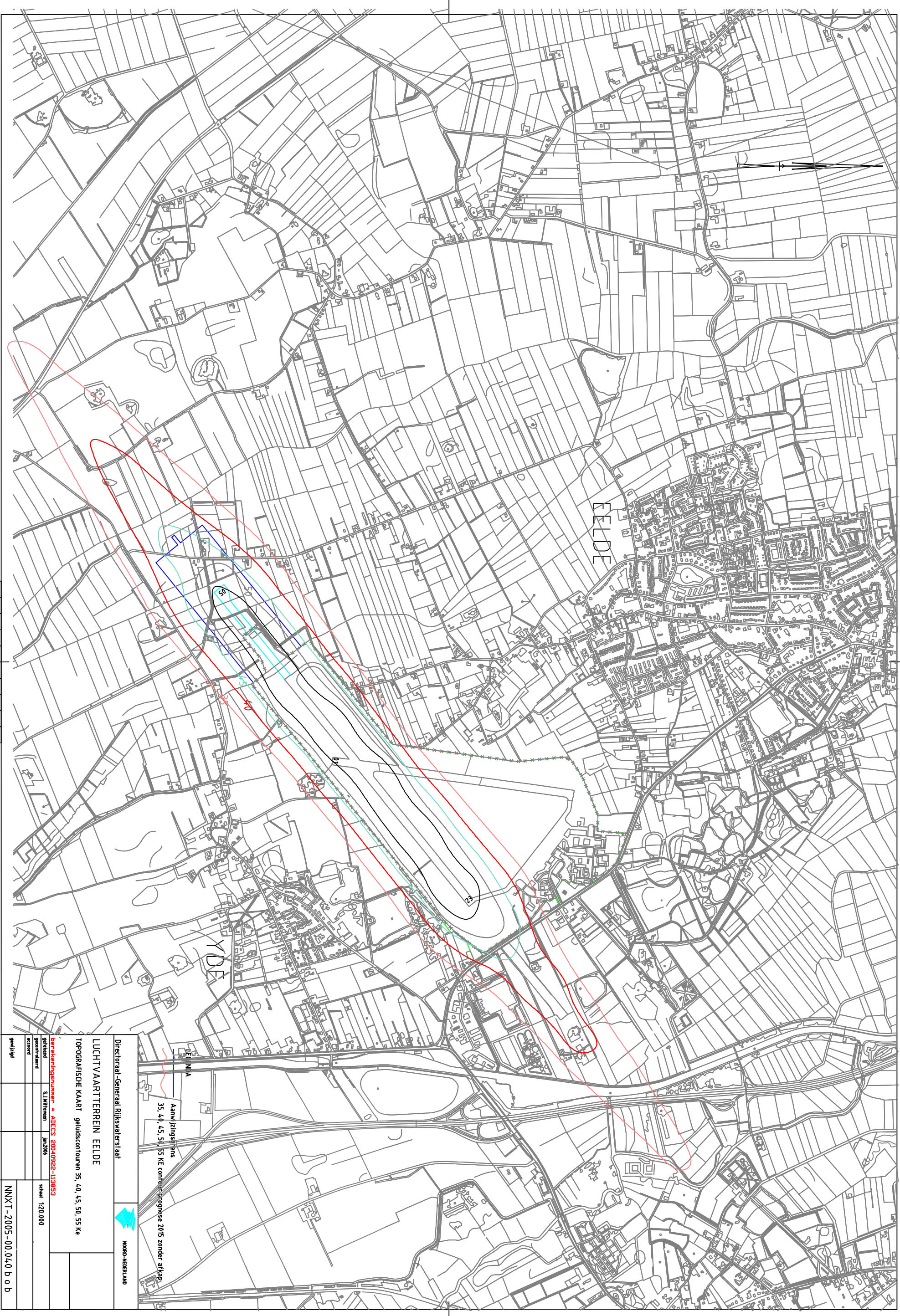
Daarnaast vinden vluchten plaats ter voorbereiding van vredesmissies van de Luchtmobiele Brigade, alsmede uit operationele overwegingen noodzakelijke tankstops van zowel Nederlandse als buitenlandse militaire luchtvaartuigen.

Vervolgens is luchtvaartterrein Eelde van belang voor de basisvliegopleiding van militaire vliegers. In dit kader worden specifieke vliegvaardigheden getraind met de Pilatus PC-7. Voorts dient de mogelijkheid te bestaan, dat humanitaire en operationeel noodzakelijke vluchten waarvan bekend is dat ze zullen of kunnen gaan plaatsvinden, adequaat worden voorbereid. Daarom kunnen de betreffende luchtvaartuigen, ook als zij zwaarder zijn dan 6000 kg. MTOW, dit soort specifieke oefenvluchten uitvoeren. Dit betreft met name oefenvluchten ten behoeve van het patiëntenvervoer bij nacht, waarbij eveneens het vliegen met de bovenvermelde naderingsapparatuur wordt geoefend.

Dit laat natuurlijk onverlet, dat circuitvluchten in het kader van les- en oefenvluchten boven het luchtvaartterrein Eelde op basis van deze ontheffing alleen zijn toegestaan voor militaire vliegtuigen tot een maximum take-off weight van 6000kg niet zijnde straalvliegtuigen. Een zelfde beperking geldt op grond van de aanwijzing ook voor burgervliegtuigen.

Tenslotte is het luchtvaartterrein Eelde van belang als tanklocatie voor helikopters tijdens militaire oefeningen. Aangezien deze oefeningen meestal in beperkte tijd dienen te worden uitgevoerd, moet voor het bijtanken vaak worden teruggevallen op nabije luchtvaartterreinen, zoals het luchtvaartterrein Eelde.

De ontheffing is beperkt tot militaire lesvliegtuigen, zoals de Pilatus PC-7, militaire transportvliegtuigen, zoals de C-130 Hercules, Fokker 50/60, Gulfstream G IV, Saab SF34, Orion P3C en helikopters. Jachtvliegtuigen, zoals b.v. de F-16, zijn, gelet op het bepaalde in de beschikking, van de ontheffing uitgesloten.



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
 WOPD-NEDERLAND

LUCHTVAARTTERREIN EELDE

TOPOGRAFISCHE KAART geluidscontouren 35, 40, 45, 50, 55 Ke

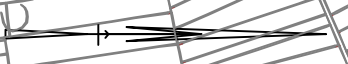
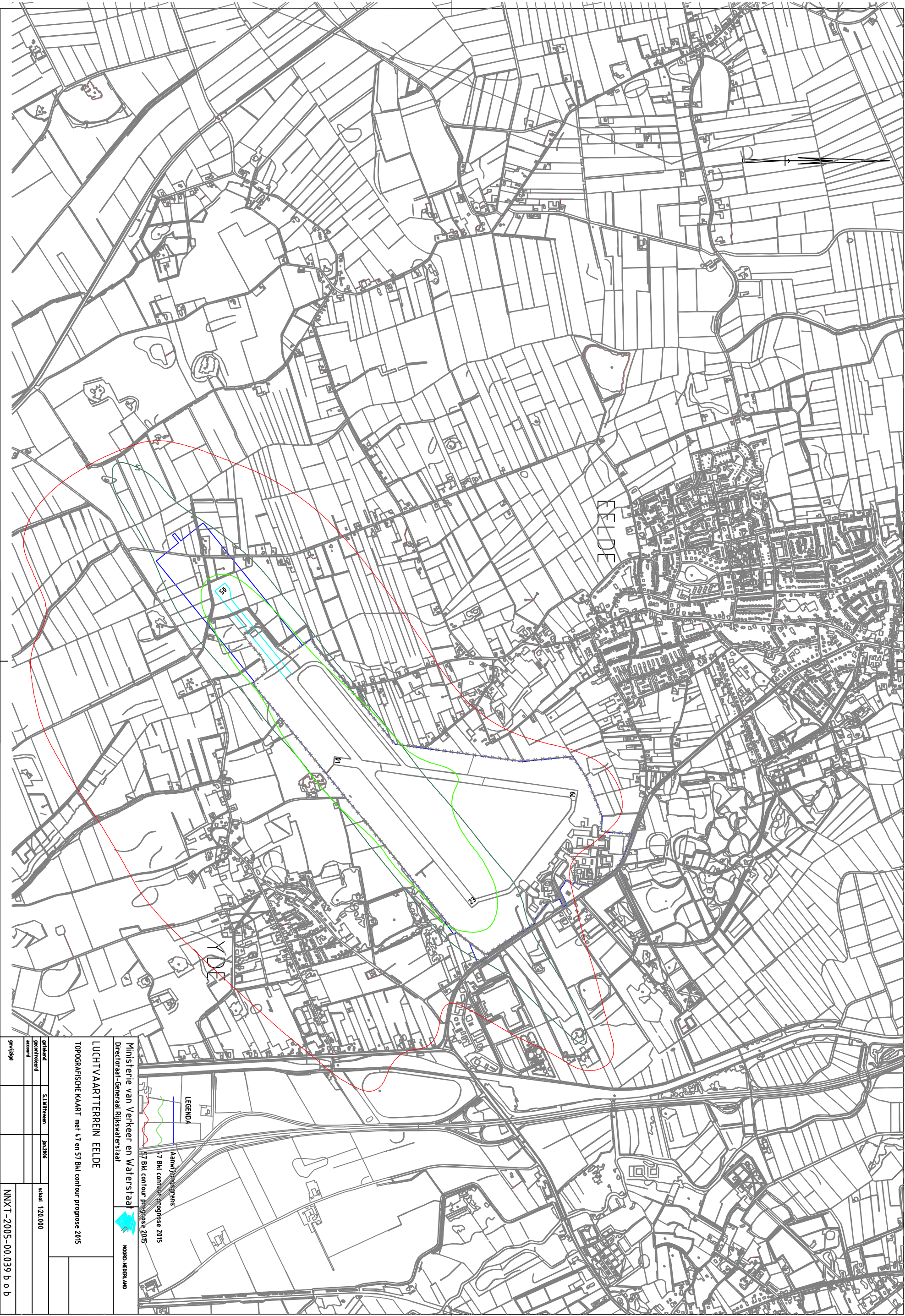
De referentiegeluiden = ADECS 2004/0922-113853

getuigd	SJM/rev	jan 2006	schaal 1:20.000
getuimd door			
accord			
getuigd			

Deze topografische kaart is samen getuigd uit de meest recente topografische kaarten aangeleverd door de topografische dienst te Eindhoven

Aanv. zingspans
 35, 40, 45, 50, 55 Ke conform Regiovoors 2015 zonder afslapen

NINXT-2005-00.04.0 b o b



EELDE

YDE

LEGENDA

-  Aanvraaglijnen
-  17 Bkl contour prognose 2015
-  17 Bkl contour prognose 2015

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

LUCHTVAARTTERREIN EELDE

TOPOGRAFISCHE KAART met 47 en 57 Bkl contour prognose 2015

getekend	S.J. Wittenen	jan 2006	schaal	1:20.000
gecontroleerd				
reced				
gepland				
NNXT - 2005-00.039 b o b				

Deze topografische kaart is samen getekend uit de meest recente topografische kaarten samengevoerd door de topografische dienst te Eelde