



f

Datum

14 maart 2007

Nummer

HDJZ/LUV/2007-286

Onderwerp

Beslissing op bezwaar Aanwijzing luchtvaartterrein Drachten

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:

Gezien de bezwaren die zijn ingediend tegen de wijziging van de Aanwijzing van het luchtvaartterrein Drachten ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet van 2 maart 2004 (Stcrt. 2004, nr. 53) (hierna: Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Drachten).

BESLUIT:

**Artikel I**

De ingediende bezwaren zijn niet gegrond.

De overwegingen hieromtrent zijn opgenomen in de bijlage behorende bij dit besluit.

**Artikel II**

Het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Drachten wordt als volgt gewijzigd:

1 In artikel 5, tweede lid, worden de onderdelen d tot en met f geletterd e tot en met g.

2 Er wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

d. In de maanden april tot en met september is het uitvoeren van circuitvluchten op zaterdag uitsluitend toegestaan in de periode van 10.00 uur tot 17.00 uur en op zondag, de tweede Paas- en Pinksterdag en Hemelvaartsdag uitsluitend toegestaan in de periode van 12.00 uur tot 17.00 uur.

**Artikel III**

Dit besluit met toelichting zal in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlage die ter inzage zal worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

  
Camiel Eurlings



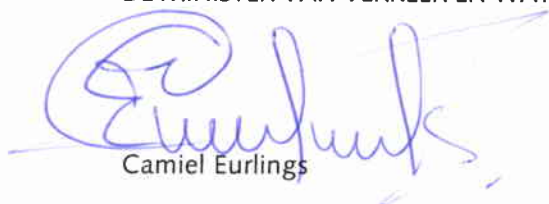
## Toelichting

In de onderhavige beslissing op bezwaar tegen het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Drachten is aangegeven op welke onderdeel het Aanwijzingsbesluit wordt aangepast. De aanpassing wordt doorgevoerd naar aanleiding van de ingediende bezwaarschriften tegen de wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Drachten van 2 maart 2004. De bezwaren zijn gericht tegen de ligging van het circuitgebied voor MLA's (Micro Light Aeroplanes), dat gelegen is aan de noordzijde van de start- en landingsbaan. Nu een verplaatsing van het circuitgebied naar de zuidzijde niet mogelijk is gebleken, wordt in de ingediende bezwaren aanleiding gezien om in het aanwijzingsbesluit een beperking in tijd op te nemen met betrekking tot de mogelijkheden om circuitvluchten uit te voeren. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de belangen van de bezwaarden.

De toevoeging van een nieuw onderdeel d aan het tweede lid van artikel 5, betreft een nadere hinderbeperkende maatregel. De maatregel beperkt de mogelijkheid om gedurende de maanden april tot en met september circuitvluchten uit te voeren in de weekenden, op de tweede Paas- en Pinksterdag en op Hemelvaartsdag. Ten aanzien van de genoemde feestdagen (de tweede Paas- en Pinksterdag en Hemelvaartsdag) is aansluiting gezocht bij de feestdagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet. De beperking geldt alleen voor de feestdagen binnen de periode van april tot en met september die het karakter van een 'rustdag' hebben. Dit betekent dat de beperking niet geldt voor de vijfde mei en de dag waarop de verjaardag van de Koning wordt gevierd omdat deze dagen niet het karakter van een 'rustdag' hebben, maar dagen zijn waarop evenementen worden gehouden. Voor die dagen is een beperking in tijd niet redelijk. De beperking laat onverlet de vereiste toestemming door de exploitant voor het uitvoeren van circuitvluchten op basis van onderdeel e van het tweede lid van artikel 5 en de bevoegdheid van de exploitant op grond van hetzelfde onderdeel om het uitvoeren van circuitvluchten nader te beperken tot bepaalde gedeelten van een etmaal.

In de bijlage bij onderhavige beslissing op bezwaar zijn de overwegingen opgenomen naar aanleiding van de ingediende bezwaarschriften tegen het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Drachten. De bijlage zal ter inzage worden gelegd in de bibliotheek van de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



Camiel Eurlings



**Mededeling**

Binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, Den Haag Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met de beslissing niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

**Aanwijzing luchtvaartterrein Drachten**  
**Beslissing op bezwaar**  
**Bezwaren en overwegingen**

## **Inleiding**

Bij besluit van 2 maart 2004 ex art. 27 juncto art. 24 van de Luchtvaartwet is het besluit tot Aanwijzing van het luchtvaartterrein Drachten (A-besluit) van 3 juli 1980 gewijzigd naar aanleiding van (onder meer) de zoneringsverplichting op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet. Bij de aanwijzing is de gehele tekst van het aanwijzingsbesluit herzien.

Aangezien bij het besluit van 2 maart 2004 (mede) een geluidszone is vastgesteld, is het aanwijzingsbesluit van 2 maart 2004 gepaard gegaan met een besluit ex art. 26 Luchtvaartwet juncto art. 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (RO-besluit).

Tegen het aanwijzingsbesluit van 2 maart 2004 zijn drie bezwaarschriften ingediend.

## **Gevolgte procedure en bekendmaking**

Het besluit van 2 maart 2004 is gebaseerd op art. 27 van de Luchtvaartwet.

In geval van wijziging van een aanwijzingsbesluit zijn de artikelen 18, tweede lid tot en met 26 slechts dan van overeenkomstige toepassing als het gaat om een vergroting van het luchtvaartterrein of een wijziging van de ligging van de banen, een vergroting van de lengte of de breedte van bestaande banen of een verharding van banen, indien zulks een vergroting van de geluidszone tot gevolg heeft (art. 27 lid 2 Luchtvaartwet). Nu in casu een 47 bkl-geluidszone is vastgesteld heeft de aanwijzing de procedure als bedoeld in de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet doorlopen.

Overeenkomstig artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet heb ik samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 8 januari 2003 overleg gevoerd met vertegenwoordigers van Gedeputeerde Staten van Fryslân en vertegenwoordigers van het gemeentebestuur van Smallerland.

Op 27 maart 2003 hebben de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC) advies uitgebracht over de

voorgenomen wijzigingen (nr. RPC 0666). Beide commissies hebben positief geadviseerd over de ontwerp-aanwijzingen.

Het ontwerp A-besluit en het ontwerp RO-besluit hebben met de bijbehorende stukken van 8 mei 2003 tot en met 6 juni 2003 ter inzage gelegen bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Fryslân en de gemeente Smallingerland. Op 23 september 2003 heeft de Commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, Luchtvaartwet (Commissie 21) advies uitgebracht over de op de ontwerp-aanwijzingen ingediende zienswijzen.

Het A-besluit en het RO-besluit zijn in de Staatscourant van 17 maart 2004, nr. 53, gepubliceerd.

Tegen het A- besluit van 2 maart 2004 zijn drie bezwaarschriften als bedoeld in art. 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht ingediend. Een van de bezwaarschriften voldeed niet aan de in art. 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht gestelde eisen. Dit bezwaarschrift is bij besluit van 28 juni 2004 niet-ontvankelijk verklaard. In het voorliggende document worden de overige twee bezwaarschriften behandeld.

Op 17 juni 2004 vond de hoorzitting plaats. Het verslag van de hoorzitting wordt bij deze beslissing op bezwaar aan de bezwaarmakers toegezonden.

In het verlengde van de hoorzitting van 17 juni 2004 vond op 6 juli 2004 een overleg plaats met de exploitant van het luchtvaartterrein van de Stichting Vliegveld Drachten en met de ULV-vereniging Fryslân. Bij deze gelegenheid is tevens een bezoek aan het luchtvaartterrein gebracht. Een verslag van de gesprekken en het bezoek aan het luchtvaartterrein is bij brief van 6 september 2004 aan bezwaarden toegezonden. Bezwaarden zijn in de gelegenheid gesteld op dit verslag te reageren. Bij brief van 28 september 2004 heeft J. Steegstra van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

Naar aanleiding van de besprekingen met de exploitant en de ULV-vereniging Fryslân alsmede de reactie van bezwaarmakers heb ik de Commissie milieuhygiëne ex artikel 28 Luchtvaartwet (Commissie 28) verzocht advies uit te brengen over de vraag of de tijden voor circuitvluchten op het luchtvaartterrein zouden moeten worden beperkt en zo ja, gedurende welke tijden beperkingen zouden moeten worden opgelegd. Op

18 mei 2005 heeft de Commissie 28 haar advies uitgebracht. Het advies van de Commissie is door mij overgenomen. Bezwaarden zijn in de gelegenheid gesteld op het advies te reageren. Bij brief van 25 juni 2005 heeft J. Steegstra van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

### **Bezwaarschriften**

Tegen het A-besluit zijn door de volgende (rechts)personen bezwaarschriften ingediend:

1. J. van der Veen;
2. P. Schriemer, L. Dijkstra, P. Oosterloo (als voorzitter van De Wrottersploech), W. Hiemstra, J. Steegstra en L Bergsma (als voorzitter van ULV Fryslân).

Het besluit van 2 maart 2004 is gepubliceerd in de Staatscourant van 17 maart 2004, nr. 53. De bezwaartermijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit is gepubliceerd. De bezwaartermijn is derhalve aangevangen op 18 maart 2004 en is verstreken op 28 april 2004. De bezwaarschriften zijn op 27 april 2004 ontvangen en derhalve tijdig ingediend.

Ingevolge artikel 1:2 eerste lid van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Bezwaarden onder 1 en 2 hebben rechtstreeks belang bij het Aanwijzingsbesluit en worden derhalve aangemerkt als belanghebbende.

Op grondslag van de ingediende bezwaren heeft een volledige heroverweging plaatsgevonden van het besluit van 2 maart 2004.

### **Materiële overwegingen**

#### **Samenvatting van de bezwaren tegen de wijziging van het aanwijzingsbesluit**

De bezwaren van alle bezwaarden zijn gericht tegen de ligging van het (aparte) circuitgebied voor Micro Light Aeroplanes (hierna: MLA-circuit), dat gelegen is aan de noordzijde van de start- en landingsbaan van het luchtvaartterrein Drachten. In verband met de ligging van hun woningen en het volkstuincomplex (De Wrottersploech) in of in de nabijheid van het MLA-circuit, leidt de gebruikmaking van dit circuit volgens bezwaarden tot een aantasting van hun woon- en leefklimaat.

Bezwaarden zijn voorstander van een verplaatsing van het MLA-circuit naar de zuidzijde van de start- en landingsbaan. De commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet (hierna: Commissie 21) is hier eveneens voorstander van en heeft de Minister geadviseerd om de vliegroutes (het 'circuit') naar de zuidzijde van de startbaan te verplaatsen. Het advies van deze commissie is volgens bezwaarden ten onrechte niet overgenomen. Bezwaarden bestrijden de motivering in de toelichting van het A-besluit om het advies van de Commissie 21 niet over te nemen. Deze motivering is volgens bezwaarden ten onrechte gebaseerd op de verplaatsing van (alleen) het 'grote' circuit voor General Aviation (hierna: GA-circuit), terwijl bezwaarden slechts een verplaatsing van (alleen) het 'kleine' MLA-circuit verlangen. Om die reden wordt de motivering op de volgende onderdelen als niet steekhoudend beoordeeld:

1. de constatering dat bij een verplaatsing de woonbebouwing binnen het circuitgebied met een factor 3 zal toenemen;
2. de constatering dat bij een verplaatsing boven de bebouwde kom van Drachten en het asielzoekerscentrum gevlogen zal moeten worden;
3. de constatering dat bij een verplaatsing de lintbebouwing De Feart ten zuiden van de A7 meer hinder zal ondervinden.

Bezwaarden zijn van mening dat genoemde argumenten niet gelden bij een verplaatsing van alleen het MLA-circuit. Bezwaarden wijzen verder op het feit dat ook in de huidige situatie van het noordcircuit boven een aantal woningen wordt gevlogen en op het feit dat weliswaar aan de zuidzijde van de baan een asielzoekerscentrum is gelegen, maar dat daartegenover staat dat aan de noordzijde van de baan een volkstuintencomplex met ongeveer 300 tuinen is gelegen.

### **Overwegingen naar aanleiding van de bezwaren tegen de wijziging van het aanwijzingsbesluit**

De bezwaren die zijn gericht tegen de ligging van het MLA-circuit zijn niet gegrond. De bezwaren zijn gericht tegen de ligging van het circuitgebied voor MLA's aan de noordzijde van de start- en landingsbaan van het luchtvaartterrein. Ik merk hierover op dat anders dan bezwaarden veronderstellen bedoeld circuitgebied niet is vastgesteld in het kader van het A-besluit, maar op basis van een tweetal ministeriële regelingen. Op basis van artikel 2 van de Regeling standaard luchtverkeerscircuits dienen luchtverkeerscircuits gevlogen te worden binnen een aan te wijzen luchtruimte van per start- en landingsbaan van een luchtvaartterrein vast te stellen afmetingen,



hierna te noemen het circuitgebied. Voor het luchtvaartterrein Drachten zijn de circuitgebieden voor zowel het GA (General Aviation) als het MLA verkeer vervolgens vastgesteld op basis van artikel 23a van de Regeling luchtverkeersdienstverlening. Deze vaststelling heeft plaatsgevonden onder verwijzing naar de bladzijden in de luchtvaartgids, alwaar de circuitgebieden voor het luchtvaartterrein zijn gepubliceerd. De bezwaren betreffende de ligging van het MLA-circuit zijn derhalve niet gericht tegen het A-besluit en treffen om deze reden geen grond.

Wat betreft de motivering in de toelichting bij het A-besluit om het advies van de Commissie 21 niet over te nemen merk ik het volgende op. Bezwaarden zijn van mening dat deze motivering niet steekhoudend is omdat deze enkel gebaseerd is op de verplaatsing van het 'grote' GA-circuit. Ik merk hierover het volgende op. De Commissie 21 heeft in haar advies van 23 september 2003 aanbevolen om het MLA-circuit in zuidelijke richting te verplaatsen. Daarnaast heeft de Commissie geadviseerd om de verplaatsing voor de overige vliegbewegingen in zuidelijke richting in overweging te nemen. De Commissie heeft daarbij overwogen dat een verplaatsing van de vliegroutes in zuidelijke richting zal bijdragen aan een vermindering van het gevoel van hinder en onveiligheid van omwonenden. Hoewel, om de hierboven genoemde redenen, de vaststelling van de circuitgebieden niet plaatsvindt in het kader van de aanwijzing van het luchtvaartterrein, heb ik in het advies van de Commissie aanleiding gezien om te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om de circuitgebieden in de door de Commissie voorgestelde zuidelijke richting te verplaatsen. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een vergelijking tussen de bestaande circuitgebieden aan de noordzijde van de start- en landingsbaan en een denkbeeldige ligging van deze gebieden, na verplaatsing, aan de zuidzijde. Op grond van deze analyse is onder andere gebleken dat de oppervlakte aan woonbebouwing binnen de grens van een zuidcircuit met een factor drie zal toenemen. Tevens is gebleken dat bij een start vanaf baandrempel 26 een deel van het circuit boven de bebouwde kom van Drachten zal moeten worden gevlogen. Samengevat zal een verplaatsing naar de zuidzijde leiden tot een substantiële toename van het totale aantal gehinderde omwonenden en tot een verslechtering van de vliegveiligheid. Gelet hierop acht ik het niet wenselijk om tot verplaatsing van de huidige circuitgebieden naar de zuidzijde over te gaan. Hieraan doet naar mijn mening niet af het gestelde door bezwaarden dat ook in de huidige situatie boven een aantal woningen wordt gevlogen en tegenover de aanwezigheid van een asielzoekerscentrum aan de

zuidzijde van de baan kan worden ingebracht dat aan de noordzijde van de baan een volkstuintencomplex is gelegen.

Zoals terecht verondersteld door bezwaarden, heeft een gelijktijdige verplaatsing van zowel het grote GA-circuit als het MLA-circuit als uitgangspunt gediend bij de genoemde vergelijking. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat een verplaatsing in zuidelijke richting van alleen het circuitgebied voor MLA's, onder instandhouding van het noordelijke circuitgebied voor GA, niet mogelijk is. In een dergelijke situatie zou de start- en landingsbaan van weerszijden tegelijkertijd benaderd worden. Aan beide zijden van de start- en landingsbaan zouden dan tegelijkertijd circuits gevlogen kunnen worden, waarbij luchtvaartuigen bij het naderen van de start- en landingsbaan om te landen als het ware 'tegen elkaar in' vliegen, hetgeen vanuit vliegveiligheidsoptiek niet aanvaardbaar is. Een verplaatsing van het MLA-circuit naar de zuidzijde zou daarom alleen mogelijk zijn in combinatie met een gelijktijdige verplaatsing van het circuitgebied voor GA.

Voorgaande betekent naar mijn mening dat ik de argumenten om het advies van de Commissie 21 niet over te nemen terecht heb kunnen baseren op de gevolgen van een verplaatsing van het 'grote' GA-circuit. Ik voeg hier aan toe dat de argumenten in de toelichting van het A-besluit tegen een verplaatsing van de circuitgebieden nog steeds gelding hebben.

Ik onderken evenwel dat de door bezwaarden, gelet op de ligging van hun woningen in de directe nabijheid van het MLA-circuit, aangevoerde hinderbeleving in belangrijke mate wordt veroorzaakt door het gebruik van het MLA-circuit, met name door circuitvluchten.

Nu een verplaatsing van de circuitgebieden in de praktijk niet mogelijk is gebleken, heb ik in de door bezwaarden aangevoerde hinderbeleving aanleiding gezien om advies te vragen aan de Commissie milieuhygiëne als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet (hierna: Commissie 28). Ik heb de Commissie 28 daarbij een voorstel gedaan dat tot doel heeft om tegemoet te komen aan de belangen van bezwaarden en de overige omwonenden van de circuitgebieden. Het voorstel behelst een beperking van het circuitvliegen in weekenden en op feestdagen.

Mijn voorstel aan de Commissie luidde: het beperken van circuitvluchten tot de periode van 11.00 uur tot 17.00 uur op zaterdag en van 12.00 uur tot 17.00 uur op zon- en feestdagen. Mijn voorstel heeft zich gericht tot het circuitvliegen, omdat deze vorm van vliegen in de praktijk tot de meeste hinder leidt.

Op 18 mei 2005 heeft de Commissie 28 advies uitgebracht. De Commissie is van mening dat mijn voorstel op een aantal punten te beperkend is, rekening houdend met de belangen van de overige belanghebbenden en het hinderbeperkende effect. Gelet hierop adviseert de Commissie 28 in de eerste plaats om de beperking voor het circuitvliegen uitsluitend op te leggen gedurende de zes drukste maanden van het jaar, zijnde de maanden april tot en met september. In de tweede plaats adviseert de Commissie om het begrip 'feestdagen' helder te definiëren en in dat verband kritisch te beoordelen of de beperking wel moet gelden voor alle algemeen erkende feestdagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet en daarbij rekening te houden met de aard van de betreffende feestdag. Als laatste adviseert de Commissie dat op zaterdag de beperking van 10.00 uur tot 17.00 uur kan gelden. Los van mijn voorstel heeft de Commissie 28 nog geadviseerd om in de beslissing op bezwaar duidelijk te motiveren waarom een zuidelijk circuit, ook voor alleen MLA's, niet mogelijk is.

Ik acht de nuancerings die de Commissie op mijn oorspronkelijke voorstel heeft gedaan redelijk, gelet op de belangen van de overige belanghebbenden. Ik zal daarom het voorstel van de Commissie op dit onderdeel overnemen en de Aanwijzing wijzigen conform het voorstel van de Commissie. Ik ben van mening dat hiermee tegemoet wordt gekomen aan de belangen van bezwaarden. Ik realiseer mij hierbij dat deze wijziging een beperking betekent van de mogelijkheden van de gebruikers van het luchtvaartterrein om circuitvluchten uit te oefenen. De wijziging zal met name de mogelijkheden om in de weekenden lesvluchten uit te oefenen beperken. Ik ben evenwel van mening dat deze wijziging aanvaardbaar is gelet op de belangen van de directe omwonenden van de circuitgebieden en dat de wijziging zodanig van aard is dat deze geen onevenredige schending van de belangen van de gebruikers oplevert.