

[REDACTED]

Datum

24 OKT. 2008

Contactpersoon

mr. [REDACTED]

Doorkiesnummer

[REDACTED]

Bijlage(n)

2

Onderwerp

Beslissing op bezwaar.

[REDACTED]
t.a.v. de heer [REDACTED]

[REDACTED]
t.a.v. de heer [REDACTED]

[REDACTED]
t.a.v. de heer [REDACTED]

Uw kenmerk

--

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

Geachte heren [REDACTED] en [REDACTED]

Bij brieven van 15 oktober 2008 respectievelijk 16 en 20 oktober 2008 heeft u bezwaar gemaakt tegen mijn besluit van 14 oktober 2008, met kenmerk VENW/IVW-2008/14400.

Bedoeld besluit is bij besluit d.d. 17 oktober 2008, met kenmerk VENW/IVW-2008/14374 gewijzigd.

Uw bezwaren worden ingevolge het bepaalde in de artikelen 6:18 en 6:19 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) geacht mede gericht te zijn tegen het gewijzigde besluit d.d. 17 oktober 2008.

Bij fax van 22 oktober heeft de [REDACTED] aanvullende bezwaren ingediend.

Naar aanleiding van uw bezwaarschriften bent u uitgenodigd voor een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht, een verslag van de hoorzitting is bijgevoegd (bijlage 1).

Wettelijk kader.

Ingevolge artikel 33 van de Luchtvaartwet is het de exploitant van een luchtvaartterrein verboden een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen of te laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld.

Ingevolge artikel 2, tweede lid van de vigerende aanwijzing voor het luchtvaartterrein [REDACTED] vindt het gebruik van het terrein plaats met inachtneming van het gestelde in de artikelen 6, 7 en 8 van de aanwijzing.

Ingevolge artikel 5 van de aanwijzing laat de exploitant, met inachtneming van het gestelde in artikel 7, slechts luchtverkeer op het luchtvaartterrein toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6 bedoelde geluidszone niet overschrijdt.

[REDACTED]

Telefoon [REDACTED]

Fax [REDACTED]

Internet [REDACTED]

Ingevolge artikel 6 van de aanwijzing is de 47 BKL-geluidszone de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage D, behorende bij de aanwijzing.

Ingevolge artikel 9 van de wijziging bij besluit van 22 augustus 2003 (Staatscourant 5 september 2003) van de aanwijzing doet de exploitant aan de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat binnen twee weken na afloop van de periode zoals in het Handhavingsvoorschrift [REDACTED] vermeld, opgave van de gegevens zoals dat is bepaald in het Handhavingsvoorschrift [REDACTED]

Ingevolge artikel 2 van het vigerende Handhavingsvoorschrift [REDACTED] dient de exploitant driemaal per jaar de gegevens voor de bepaling van de feitelijk opgetreden geluidsbelasting aan mij te rapporteren, na 6, 9 en 12 maanden.

Ingevolge artikel 2, derde lid van het vigerende Handhavingsvoorschrift [REDACTED] verstrekt de exploitant bedoelde gegevens onmiddellijk indien hij op basis van de hem ter beschikking staande gegevens in redelijkheid verwacht dat de zich ontwikkelende geluidsbelasting groter is dan de verwachte geluidsbelasting.

Ingevolge artikel 5, eerste lid van het vigerende Handhavingsvoorschrift [REDACTED] zendt de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan aan mij indien het gebruik van het terrein gaat afwijken van het geldend gebruiksplan.

Overwegingen.

Uit de 6 maanden rapportage van 7 juni 2008 bleek niets van een dreigende overschrijding.

Bij brief van 1 september 2008 heeft de exploitant van het luchtvaartterrein [REDACTED] (hierna: de exploitant) mij een rapport toegezonden over de geluidsontwikkeling na negen maanden van het lopende gebruiksplanjaar.

Het rapport had eigenlijk al op 15 augustus 2008 ingediend moeten zijn, maar door mij is uitstel aan de exploitant verleend in verband met de afwezigheid van de betrokken medewerker van de exploitant.

Bij brief van 24 september 2008 heb ik de exploitant naar aanleiding van diens brief van 1 september 2008 bericht dat uit het daarbij gevoegde rapport blijkt dat een overschrijding van de hiervoor genoemde Bkl-zone plaats kan vinden indien geen passende maatregelen worden genomen tot het begin van het nieuwe gebruiksplanjaar per 1 november 2008.

Ingevolge artikel 30b, vijfde lid van de Luchtvaartwet zendt de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan aan mij indien het gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geldend gebruiksplan.

Bij brief van 24 september 2008 heb ik de exploitant gewezen op zijn op grond van artikel 30b, vijfde lid van de Luchtvaartwet geldende verplichting. Met het gewijzigde gebruiksplan dient aangegeven te worden hoe een zoneoverschrijding wordt voorkomen.

In het bovengenoemde rapport is aangegeven dat er geen overschrijding van de zone plaats zal vinden in een situatie waarin:

- Er geen circuitverkeer plaatsvindt voor de geluidscategorieën 1 en 2;
- Er een halvering van het verkeer in de geluidscategorie 3 plaatsvindt;

[REDACTED]

Datum

24 OKT. 2008

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

Paginanummer

3

- Er op baan 9, 3% van het baangebruik wordt toegelaten.

Bij brief van 24 september 2008 heb ik de exploitant medegedeeld dat ik er van uitga dat hij deze maatregelen treft en dat ik het bedoelde rapport beschouw als een gewijzigd gebruiksplan. Indien de exploitant niet van zins is deze maatregelen te treffen of andere maatregelen wil treffen heb ik hem in de gelegenheid gesteld om hiertoe tot 29 september 2008 een gewijzigd gebruiksplan in te dienen. Er is door de exploitant geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

Bij brief van 24 september 2008 heb ik de exploitant verzocht om mij vanaf 3 oktober 2008 wekelijks te berichten met betrekking tot de stand van zaken van de BKL-geluidsbelasting.

Bij brief van 24 september 2008 heb ik de exploitant erop gewezen dat indien bedoelde maatregelen niet tot resultaat leiden in de periode tot 1 november 2008 ik voornemens ben maatregelen te nemen zoals:

- De sluiting voor bepaalde soorten luchtvaartuigen;
- De sluiting voor bepaalde vormen van luchtvaart;
- De sluiting van een bepaalde start- of landingsbaan;
- De sluiting van het luchtvaartterrein in bepaalde tijdsperioden.

Bij e-mail van 13 oktober 2008, dus 10 dagen na de door mij bij brief van 24 september 2008 gestelde termijn, heeft de exploitant mij een rapport toegezonden met betrekking tot de berekening van de BKL geluidsbelasting nadat 11 maanden van het lopende gebruiksplanjaar zijn verstreken. Uit dit rapport bleek een feitelijke overschrijding van de bedoelde norm. Met betrekking tot de oorzaak van deze overschrijding wordt in het rapport het volgende aangegeven:

"In vergelijking met de prognose over de eerste elf maanden zijn ca. 10.100 extra bewegingen uitgevoerd met BKL-verkeer."

Naar aanleiding van het rapport is door de exploitant de notitie van 14 oktober 2008 aan mij toegezonden.

Bij besluit van 14 oktober 2008 heb ik het volgende vastgesteld en aan de exploitant medegedeeld:

"Gebleken is dat de vigerende 47 BKL geluidzone rond het luchtvaartterrein [REDACTED] aan de oostzijde van het luchtvaartterrein op meerdere handhavingspunten is overschreden. Tevens is gebleken dat de maatregelen, zoals u deze in het BKL geluidrapport over 9 maanden feitelijk gebruik heeft aangegeven, niet voldoende hebben geholpen. Daarnaast blijkt uit het rapport "11 maanden feitelijk gebruik" dat er circa 10.100 extra bewegingen zijn uitgevoerd boven het geprognoseerd aantal in het gebruiksplan.

Uit deze gegevens stelt de Inspectie vast dat de gestelde bepalingen, uit de vigerende aanwijzing, niet worden nageleefd.

In de mail van 14 oktober heeft u een pakket van maatregelen geschetst ter voorkoming van verdere overschrijding van de BKL geluidszone. Dit pakket van maatregelen is niet van dien aard dat voorkoming van verdere overschrijding hiervan voldoende is gewaarborgd."

Datum

24 OKT. 2008

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

Paginanummer

4

Ingevolge artikel 35, eerste lid van de Luchtvaartwet kan ik in verband met de omstandigheid dat de bij de aanwijzing gestelde bepalingen of voorschriften niet worden nageleefd een luchtvaartterrein tijdelijk gesloten verklaren.

Ingevolge artikel 35, tweede lid van de Luchtvaartwet kan ik in geval van dreigende overschrijding van een vastgestelde grenswaarde buiten de daarbij behorende geluidszone het terrein tijdelijk gesloten verklaren indien de exploitant alle in artikel 30b, tweede lid, onderdeel c, bedoelde maatregelen zal nemen of heeft genomen.

Ingevolge artikel 35, derde lid van de Luchtvaartwet kan de sluiting worden beperkt tot:

- a. Bepaalde soorten van luchtvaartuigen;
- b. Bepaalde vormen van luchtvaart;
- c. Bepaalde start- of landingsbanen;
- d. Bepaalde tijdsperioden;
- e. Luchtvaartuigen behorend tot het soort luchtvaartuigen in beheer of eigendom van een natuurlijk persoon of rechtspersoon, waarmee een gezagvoerder in zijn dienst of voor zijn rekening gedurende een periode van twaalf maanden tenminste twee keer het verbod, bedoeld in artikel 34, eerste lid, heeft overtreden.

Bij besluit van 14 oktober 2008 heb ik het volgende vastgesteld en aan de exploitant medegedeeld:

"Op grond van bovenstaande bevindingen maak ik gebruik van mijn bevoegdheid, ex artikel 35 van de luchtvaartwet, tot het toepassen van bestuursdwang bestaande uit het opleggen van een door u uit te voeren pakket van maatregelen voor BKL verkeer:

1. *sluiting baan 09 voor starten en landen;*
2. *sluiting van het luchtvaartterrein voor vliegtuigen met geluidcategorie 1 tot en met 3;*
3. *geen vliegtuigbewegingen ten behoeve van valschermspringen;*
4. *geen "touch and go's";*
5. *Prior Permission Required (PPR);*
6. *maximaal 50 vliegtuigbewegingen per dag;"*

Bij brief van 15 oktober 2008, door mij per fax ontvangen op 15 oktober 2008 heeft de manager van het [REDACTED] bezwaar gemaakt.

Bij brief van 16 oktober 2008, door mij per fax ontvangen op 16 oktober 2008 heeft de secretaris van de [REDACTED] bezwaar gemaakt.

Bij besluit van 17 oktober 2008 is het besluit van 14 oktober 2008 in die zin gewijzigd dat maatregel 3 inhoudende dat geen vliegtuigbewegingen ten behoeve van valschermspringen mogen worden uitgevoerd komt te vervallen.

Bij brief van 17 oktober 2008, per post verzonden op 20 oktober 2008, bent u uitgenodigd voor een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Awb op 22 oktober 2008.

Bedoelde uitnodiging is op 17 oktober 2008 per fax aan de bezwaarmakers en aan de exploitant toegezonden. De fax gericht aan het [REDACTED] heeft deze pas op 20 oktober 2008 bereikt.

[REDACTED]

Datum

24 OKT. 2008

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

Paginanummer

5

De bij de uitnodiging behorende bijlagen (behalve de routebeschrijving) zijn op 17 oktober 2008 per e-mail aan de bezwaarmakers en aan de exploitant toegezonden. De e-mail gericht aan het [REDACTED] heeft deze niet bereikt, de brief met dezelfde informatie heeft dat wel.

Op 20 oktober 2008 heeft de exploitant per e-mail aangegeven van de mogelijkheid om gehoord te worden op 22 oktober 2008 gebruik te willen maken. Daarbij is aangegeven dat er door de exploitant op 20 oktober 2008 een bezwaarschrift ingediend zal worden.

Het op 20 oktober 2008 ontvangen bezwaar van de exploitant is op 20 oktober 2008 per fax aan de beide andere bezwaarmakers toegezonden.

Het aanvullende bezwaar van de Vereniging van gebruikers van de luchthaven [REDACTED] is op 22 oktober 2008 per fax aan de beide andere bezwaarmakers toegezonden.

Op 22 oktober 2008 heeft een hoorzitting plaatsgevonden, het verslag daarvan is bijgevoegd.

Bezwaren

Door het [REDACTED] zijn in bezwaar 3 gronden aangevoerd.

1. Maatregel 3 discrimineert het valschermspringen en is in strijd is met de jurisprudentie;
2. Er zijn investeringen gedaan ten behoeve van de geluidsreductie, welke hebben geleid tot een verschuiving van geluidsklasse 1 naar geluidsklasse 3. Als gevolg van maatregel 2 dient het toestel desondanks aan de grond te blijven;
3. In tegenstelling tot het luchtvaartterrein [REDACTED] wordt de luchthaven [REDACTED] bij overschrijding van de normen geen strobreed in de weg gelegd. Hierdoor is er sprake van een ongelijke behandeling.

Tijdens de hoorzitting is door de manager van het [REDACTED] een vierde bezwaargrond aangevoerd.

4. Door in plaats van een bepaalde geluidsruimte een bepaald aantal vluchten (namelijk 50) toe te staan wordt ten onrechte en onnodig in de bedrijfsvoering van de exploitant ingegrepen.

Door de secretaris van de [REDACTED] zijn in bezwaar 6 gronden aangevoerd.

1. De gebruikers van luchtvaartterrein [REDACTED] en de [REDACTED] hadden tot de ochtend van 15 oktober 2008 geen weet van een mogelijke overschrijding van de bedoelde norm. De gebruikers van luchtvaartterrein [REDACTED] en de [REDACTED] worden door het onderhavige besluit gedupeerd en hebben door deze gang van zaken geen gelegenheid gehad mee te denken over maatregelen om een overschrijding te voorkomen;
2. De norm van maximaal vliegtuigbewegingen per dag is niet onderbouwd, onduidelijk en in strijd met het gelijkheidsbeginsel;
3. Houders c.q. exploitanten van op het onderhavige terrein gestationeerde vliegtuigen worden onevenredig zwaar getroffen in vergelijking met houders c.q. exploitanten van

niet op het onderhavige terrein gestationeerde vliegtuigen welke wel van dit terrein gebruik maken;

4. Onduidelijk is waarom het luchtvaartterrein gesloten wordt voor vliegtuigen met geluidcategorie 1 tot en met 3. Vliegtuigen voorzien van de juiste geluiddempers worden over één kam geschoren met vliegtuigen die hier niet van zijn voorzien;
5. Maatregel 3 discrimineert het valscherspringen en is in strijd is met de jurisprudentie;
6. Het besluit is disproportioneel er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de economische belangen van de gebruikers en van bedrijven in de omgeving van het luchtvaartterrein. Er dreigen als gevolg van het besluit tenminste drie evenementen geen doorgang te kunnen vinden hetgeen tot schade leidt. Het terrein is een toeristische trekpleister. Door het onderhavige besluit zullen tijdens de aanstaande herfstvakantie minder bezoekers het terrein bezoeken waardoor ook derden in hun belang getroffen worden.

Door de secretaris van de [REDACTED] [REDACTED] zijn met een aanvullend bezwaar 9 gronden aangevoerd.

1. De belangen van de omwonenden van het terrein prevaleren ten onrechte boven de belangen van de gebruikers van het terrein en de economische functie van het terrein, er wordt hierbij gewezen op de belangen van ondernemingen die afhankelijk zijn van de activiteiten op het terrein. De belangenafweging in dit kader wordt onzorgvuldig, willekeurig en disproportioneel geacht;
2. De met het bezwaar van 16 oktober 2008 aangevoerde grond 1., er wordt hierbij aangevoerd dat er ook een maatregel getroffen had kunnen worden die enkel de exploitant raakt;
3. Met betrekking tot baan 27 bestaat er nog ongebruikte geluidsruimte welke als gevolg van de opgelegde maatregelen niet benut kan worden, dit wordt onzorgvuldig geacht;
4. De met het bezwaar van 16 oktober 2008 aangevoerde grond 4.;
5. De berekening welke ten grondslag ligt aan het toestaan van maximaal 50 vluchten per dag wordt onzorgvuldig geacht omdat deze gebaseerd is op het gebruiksjaar 2007 en niet op de werkelijk benodigde bewegingen en op de behoefte van de gebruikers;
6. Het besluit maakt het ten onrechte niet mogelijk dat wanneer op een dag minder dan 50 vluchten geacommodeerd zijn het resterende deel op een andere dag geacommodeerd mag worden, aangevoerd wordt dat de [REDACTED] zich op deze wijze bemoeit met de bedrijfsvoering van de gebruikers;
7. Het toestaan van maximaal 50 vluchten per dag staat in geen enkele verhouding tot het resterende aantal dagen van het gebruiksplanjaar;
8. Er is ten onrechte geen rekening gehouden met de belangen van gebruikers die afspraken met derden hebben gemaakt. De getroffen maatregelen doorkruisen de nakoming van deze afspraken. Dit geldt ook voor de vliegscholen;
9. Het besluit discrimineert eigenaren van toestellen ten aanzien waarvan geen geluidbeperkende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden.

Door de secretaris van de [REDACTED] is tijdens de hoorzitting nog 1 grond aangevoerd.

[REDACTED]

10. Er is sprake van strijd met het gelijkheidsbeginsel omdat de maatregelen slechts gelden voor BKL-verkeer en niet voor Ke-verkeer.

Door de directeur van de [REDACTED] zijn in bezwaar 6 gronden aangevoerd.

1. Het besluit is gebaseerd op voorlopige berekeningen, niet geverifieerd is of de juiste geluidscategorie is toegepast, het verzoek om een contra-expertise is niet gehonoreerd;
2. Met het sluiten van baan 9 wordt reeds het grootste effect bereikt, de gevolgen van de andere maatregelen zijn niet 'doorgerekend', onduidelijk is of de andere maatregelen noodzakelijk zijn en redelijk zijn gezien de belangen van de gebruikers van het terrein;
3. De nadelen van de maatregelen m.b.t. baan 27 voor de bedrijven op het terrein zijn groter dan de voordelen hiervan voor de omwonenden, aangevoerd wordt dat het een vrijwel onbebouwd gebied betreft. Dat gebied is bovendien al gevrijwaard van geluid a.g.v. de maatregelen m.b.t. baan 09;
4. Er wordt ten onrechte geen onderscheid gemaakt tussen luchtvaartuigen ten aanzien waarvan geluidbeperkende maatregelen zijn gerealiseerd en luchtvaartuigen ten aanzien waarvan dat niet is gebeurd;
5. Het besluit maakt het ten onrechte niet mogelijk dat wanneer op een dag minder dan 50 vluchten geacommodeerd zijn het resterende deel op een andere dag geacommodeerd mag worden;
6. Er heeft ten onrechte geen overleg met de provincie plaatsgevonden, rekening houdend met de inwerkingtreding van het RBML.

Tijdens de hoorzitting is door de exploitant nog 1 grond aangevoerd.

7. De in het rapport van 1 september 2008 genoemde maatregelen zijn niet gerealiseerd. De exploitant heeft aangegeven dat dit verband hield met zijn vakantie in die periode en omdat hij niet bevoegd zou zijn om die maatregelen te realiseren, hiertoe zou namelijk een besluit van mij vereist zijn. Per 24 september 2008 zou realisering van de maatregelen al niet meer geholpen hebben. Zouden de maatregelen per 1 september gerealiseerd zijn dan zouden deze wel het beoogde resultaat gehad hebben.

Ontvankelijkheid

Ingevolge de Awb ben ik verplicht om te beoordelen of de bezwaarmakers ontvankelijk zijn alvorens ik tot de inhoudelijke behandeling van de bezwaarschriften over kan gaan.

Ingevolge artikel 7:1, eerste lid juncto artikel 8:1, eerste lid van de Awb kan slechts een belanghebbende een bezwaarschrift indienen.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid van de Awb wordt onder een belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit betrokken is. Daarbij dient volgens vaste jurisprudentie sprake te zijn van een eigen belang, een persoonlijk belang, een objectief bepaalbaar belang en een rechtstreeks belang. Dit laatste vereiste houdt in dat er in voldoende mate een onlosmakelijk en direct verband dient te bestaan tussen het eigen, persoonlijke en objectief bepaalbare belang waarin een betrokkene zich getroffen acht en het besluit daaraan debet zou zijn.

In deze is de uitspraak van de voorzieningenrechter van de rechtbank Zwolle van 18 december 2002 relevant. In deze uitspraak overweegt de voorzieningenrechter dat de gebruikers van het luchtvaartterrein [REDACTED] geen belang hebben als hiervoor bedoeld. De rechter overweegt

[REDACTED]

24 OKT, 2008

8

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

daarbij het volgende:

"De opgelegde beperking is uitgedrukt in een maximaal aantal Bkl-vliegtuigbewegingen per maand. Geen onderscheid wordt gemaakt in het soort Bkl-vliegtuigbewegingen dat moet worden beperkt. Daarin wordt belanghebbende vrijgelaten. Zo kan belanghebbende er, blijkens de toelichting op het bestreden besluit, voor kiezen om de beperkingen op te leggen aan het "bezoekende" Bkl-verkeer en/of aan het uitvoeren van les- en oefenvluchten en in het dat kader uitvoeren van "touch and go's" en circuitvluchten.

De vraag, of het bestreden besluit voor verzoekers consequenties zal hebben en zo ja, welke, is derhalve afhankelijk van de wijze waarop door belanghebbende aan het bestreden besluit nadere invulling wordt gegeven en van de wijze waarop de aldus beperkte ruimte voor vliegverkeer door belanghebbende wordt toebedeeld aan de diverse gebruikers. Eerst aan de hand van een door belanghebbende nader te nemen besluit, waarin keuzes worden gemaakt met betrekking tot welk soort vliegtuigbewegingen naar aanleiding van het thans bestreden besluit zullen worden beperkt, wordt duidelijk welke (rechts)personen daardoor rechtstreeks in hun belang worden getroffen.

Ten aanzien van de belangenvereniging overweegt de voorzieningenrechter voorts nog dat, nu zij geen ander belang vertegenwoordigt dan de individuele belangen van haar leden, zij ook om dezelfde reden niet-ontvankelijk moet worden geacht."

Het onderhavige besluit is anders dan het besluit waar deze uitspraak op ziet. Het onderhavige besluit betreft namelijk niet alleen maar een voor een bepaalde periode geldend maximaal aantal BKL-vliegtuigbewegingen maar de 5 hiervoor genoemde maatregelen. Het besluit treft gebruikers die gebruik maken van vliegtuigen met geluidcategorie 1 tot en met 3 direct. Het besluit treft daarnaast vliegsoorten e.d. die "touch and go's" -dienen te- maken direct. Voor anderen is afhankelijk van de invulling welke de exploitant aan het onderhavige besluit zal geven of de leden van deze vereniging consequenties zullen ondervinden van het onderhavige besluit. Omdat de belangen van tenminste enkele leden van de Vereniging van gebruikers van de luchthaven [REDACTED] direct getroffen worden door het onderhavige besluit acht ik de Vereniging ontvankelijk.

Voor het [REDACTED] geldt het volgende. In het besluit van 14 oktober 2008 is opgenomen dat vliegtuigbewegingen ten behoeve van valschermspringen verboden zijn. Met het besluit van 17 oktober 2008 is het besluit van 14 oktober 2008 in die zin gewijzigd dat maatregel 3, inhoudende dat geen vliegtuigbewegingen ten behoeve van valschermspringen mogen worden uitgevoerd, komt te vervallen. De maatregel inhoudende dat het terrein gesloten is voor vliegtuigen met geluidcategorie 1 tot en met 3, treft het [REDACTED] rechtstreeks daar het enige toestel waar deze bezwaarmaker over beschikt, de PH-JMP in categorie 3 is ingedeeld. Het [REDACTED] acht ik daarom ontvankelijk.

De exploitant is zonder meer ontvankelijk.

Gezien het vorenstaande acht ik dus alle drie de bezwaarmakers ontvankelijk daar ook aan de andere ingevolge de Awb geldende eisen wordt voldaan.

[REDACTED]

Overwegingen naar aanleiding van de bezwaarschriften.

Bij de behandeling van de bezwaarschriften zal de hiervoor gehanteerde volgorde en nummering aangehouden worden.

Naar aanleiding van de door het [REDACTED] aangevoerde gronden overweeg ik het volgende.

1.

Deze maatregel is ingetrokken bij besluit van 17 oktober 2008;

2.

De overschreden norm is aan de aanwijzing verbonden ter regulering van de geluidsbelasting van de omgeving. Voor de maatregelen verbonden aan het bestreden besluit geldt dat daarom evenzeer. De onderhavige maatregel richt zich dan ook tot de luchtvaartuigen welke de meeste geluidsbelasting veroorzaken. De overschreden norm betreft BKL geluidszone, in de in dat kader te hanteren berekeningsmethodiek wegen de categorieën 1 tot en met 3 het zwaarst. De luchtvaartuigen in deze categorieën veroorzaken dus meer geluidsbelasting dan de luchtvaartuigen in de categorieën 4 en hoger, vandaar dat in het bestreden besluit juist deze categorieën zijn opgenomen.

3.

Deze bezwaargrond betreft een beroep op het gelijkheidsbeginsel. Ingevolge dit beginsel worden gelijke gevallen gelijk behandeld en ongelijke gevallen ongelijk in de mate waarin zij verschillen.

Allereerst merk ik op dat het niet juist is dat de luchthaven [REDACTED] geen strobreed in de weg gelegd wordt, zie bijvoorbeeld de maatregelen welke door mij in 2007 zijn opgelegd naar aanleiding van de overschrijding van de geluidsnormen in drie handhavingspunten bij de Buitenveldertbaan. Reeds hierom faalt deze grond.

Deze grond faalt bovendien omdat er geen sprake is van gelijke gevallen. In deze is de Luchtvaartwet van toepassing, voor [REDACTED] geldt de Wet luchtvaart. Voor het onderhavige terrein geldt een Bkl-norm, voor [REDACTED] geldt een L-den-norm en een L-night-norm.

De omvang en de belangen met betrekking tot de luchthaven [REDACTED] zijn bovendien van een andere orde dan die van het luchtvaartterrein [REDACTED]

4.

Het is -slechts- in theorie mogelijk om per dag een bepaalde geluidsruimte ter beschikking te stellen in plaats van een bepaald aantal bewegingen. Dit zou namelijk vereisen dat de berekening van het gebruik van die alsdan beschikbaar gestelde geluidsruimte doorlopend gemaakt moet worden, zodat op elk moment van de dag duidelijk is hoeveel geluidsruimte nog resteert. Een dergelijke berekening is niet eenvoudig te maken, de kans op onduidelijkheden en zelfs fouten wordt door mij zo groot geacht dat een dergelijke maatregel niet het bedoelde effect zal hebben en wellicht zelfs in de praktijk onuitvoerbaar zal blijken. In deze is bovendien van belang dat het de exploitant -blijkbaar- aan de voor een dergelijke berekening vereiste expertise en middelen ontbreekt. Vanwege het ontbreken van de hiervoor vereiste expertise en middelen bij de exploitant zou voor een dergelijke berekening dus een derde ingehuurd moeten worden. Omdat de berekening doorlopend gemaakt zou moeten worden zouden hier aanzienlijke kosten voor de exploitant mee gemoeid zijn, vooropgesteld dat die capaciteit bij een

24 OKT, 2008

10

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

derde onmiddellijk en voor de resterende periode van het gebruiksplanjaar beschikbaar is. Vanwege het vorenstaande is ervoor gekozen om een duidelijke en makkelijk toepasbare maatregel op de leggen die onmiddellijk en zonder voorwaarden uitgevoerd kan worden.

Naar aanleiding van de door de secretaris van de Vereniging van gebruikers van de luchthaven Teuge aangevoerde gronden overweeg ik het volgende.

1.

De overtreden norm richt zich tot de exploitant, het is de exploitant die er voor zorg dient te dragen dat deze norm niet overschreden wordt en die er voor zorg dient te dragen dat over de ontwikkelingen in deze aan mij gerapporteerd wordt. Het is ook de exploitant die een gewijzigd gebruiksplan dient op te stellen, en het is de exploitant die maatregelen in dit kader dient te treffen. Er bestaat, ingevolge de van toepassing zijnde wet- en regelgeving, geen verplichting voor mij om een ander dan de exploitant bij de totstandkoming van een besluit als het onderhavige te betrekken. Wel is door mij de commissie 28 doorlopend op de hoogte gehouden. Voorts mag ik er van uitgaan dat de exploitant zijn gebruikers in deze tijdig en adequaat informeert.

2.

De exploitant heeft in zijn notitie van 14 oktober 2008 aangegeven dat in de eerste helft van oktober 1.800 bewegingen zijn gemaakt, dit betekent ongeveer 130 bewegingen per dag. De exploitant heeft aangegeven dat 60% van de 1.800 bewegingen lesvluchten betreft. Omdat lesverkeer meer dan ander verkeer in buurt van het luchtvaartterrein plaatsvindt, is de door het lesverkeer veroorzaakte geluidsbelasting groter.

De bedoeling van het bestreden besluit is om de geluidsbelasting voor de omgeving zo klein mogelijk te houden zonder geheel voorbij te gaan aan de belangen van de exploitant en de gebruikers.

Hiervan uitgaande acht ik voor de resterende periode van het gebruiksplanjaar 40% toelaatbaar, 40% van 130 bewegingen zijn 52 bewegingen dat heb ik op 50 bewegingen afgerond.

Deze norm is bovendien realiseerbaar gebleken. Uit de door de exploitant aangeleverde rapportages is gebleken dat op de meeste dagen niet eens 50 bewegingen nodig zijn.

De situatie met betrekking tot het luchtvaartterrein [REDACTED] was een geheel andere. Het luchtvaartterrein [REDACTED] is namelijk voor wat de omvang van de vliegbewegingen betreft ongeveer tweemaal zo groot als het luchtvaartterrein [REDACTED]. In de maatregel opgelegd met betrekking tot het luchtvaartterrein [REDACTED] waren 100 bewegingen per dag toegestaan. Dat rekening is gehouden met de reguliere omvang van de vliegbewegingen bij het bepalen van het aantal toegestane bewegingen in een maatregel als de onderhavige maakt niet dat in strijd met het gelijkheidsbeginsel gehandeld is.

3.

De overschreden norm betreft slechts het onderhavige terrein. Handhaving in dit kader kan daarom ook slechts het onderhavige terrein betreffen. Dat de reguliere gebruikers van het terrein hierdoor zwaarder getroffen worden dan niet-reguliere gebruikers is onvermijdelijk.

4.

De overschreden norm is aan de aanwijzing verbonden ter regulering van de geluidsbelasting van de omgeving. Voor de maatregelen verbonden aan het bestreden besluit geldt dat daarom evenzeer. De onderhavige maatregel richt zich dan ook tot de luchtvaartuigen welke de meeste geluidsbelasting veroorzaken. De overschreden norm betreft BKL geluidszone, in de in dat kader

24 OKT 2008

Oms kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

te hanteren berekeningsmethodiek wegen de categorieën 1 tot en met 3 het zwaarst. De luchtvaartuigen in deze categorieën veroorzaken dus meer geluidsbelasting dan de luchtvaartuigen in de categorieën 4 en hoger, vandaar dat in het bestreden besluit juist deze categorieën zijn opgenomen. Wanneer luchtvaartuigen ondanks het realiseren van maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting in de categorieën 1 tot en met 3 zijn ingedeeld, geldt het bovenstaande ook voor deze luchtvaartuigen.

5.

Deze maatregel is ingetrokken.

6.

Met deze belangen is wel degelijk rekening gehouden, dit blijkt hieruit dat hoewel de norm al overschreden is er desondanks BKL-bewegingen -namelijk 50 per dag- geacommodeerd mogen worden. Bovendien heeft de exploitant hierin een belangrijke rol omdat hij kan bepalen welke gebruikers van die 50 bewegingen per dag gebruik mogen maken, hij kan vanwege zijn bekendheid met de diverse gebruikers en hun belangen bij zijn besluitvorming in deze beter rekening houden met de belangen van de gebruikers dan dat ik dat in algemene zin kan doen in een besluit.

Tijdens de hoorzitting is in dit kader besproken dat het evenement dat voor de heer [REDACTED] van belang is in Zandvoort plaats zal vinden en dat hij de voorbereidingen vanaf een ander terrein kan treffen, dit zal voor hem wel extra kosten meebrengen en meer tijd vergen. Voor het evenement dat voor de heer [REDACTED] van belang is zijn minder dan 50 toegestane bewegingen vereist. Met het toestel dat normaal door het [REDACTED] gebruikt wordt de PH-JMP worden thans vluchten vanaf het luchtvaartterrein [REDACTED] uitgevoerd.

Naar aanleiding van de door de secretaris van de [REDACTED], met het aanvullend bezwaar, aangevoerde gronden overweeg ik het volgende.

1.

Het resultaat van de afweging van de belangen van de omgeving enerzijds en de exploitant en gebruikers van het terrein anderzijds blijkt uit de in de aanwijzing opgenomen normen. Het is een van deze normen die overtreden is. De bedoeling van het bestreden besluit is om de verdere geluidsbelasting voor de omgeving zo klein mogelijk te houden zonder geheel voorbij te gaan aan de belangen van de exploitant en de gebruikers. Met de bedoelde belangen is wel degelijk rekening gehouden, dit blijkt hieruit dat hoewel de norm al overschreden is er desondanks bewegingen -namelijk 50 per dag- geacommodeerd mogen worden.

2.

Het is niet mogelijk om het gebruik van het terrein te beperken zonder de belangen van anderen dan de exploitant te raken. Aan een beperking van het gebruik kon niet ontkomen worden omdat de betreffende norm feitelijk overschreden is, de Inspectie is dan tot handhaving gehouden. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag van een bestuursorgaan worden gevergd, dit niet te doen. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, hetgeen zich in casu niet voordoet. Voorts kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die concrete situatie behoort te worden afgezien. Ook deze omstandigheid doet zich in deze niet voor. De met het handhavend optreden te dienen belangen betreffen de belangen van omwonenden, in verband met de belangen van de exploitant, gebruikers en derden is toegestaan 50 BKL-bewegingen per dag uit te voeren tot het einde van het gebruiksplanjaar.

3.

In deze is van belang dat ook bij het gebruik van baan 27 het gebied waar de onderhavige norm reeds overtreden is, belast wordt. Bovendien is voor een veilig gebruik van het terrein vereist dat voorkomen dient te worden dat startend en landend verkeer met elkaar in conflict komen.

4.

Verwezen wordt naar hetgeen naar aanleiding van bezwaargrond 4 van het bezwaar van 16 oktober 2008 is aangevoerd.

5.

Hoe het aantal van 50 BKL-bewegingen berekend is, is weergegeven naar aanleiding van bezwaargrond 2 van het bezwaar van 16 oktober 2008. Dat met deze 50 bewegingen niet de -volledige- behoefte van de gebruikers op alle dagen gedekt wordt is juist. De bedoeling van het bestreden besluit is echter om de geluidsbelasting voor de omgeving zo klein mogelijk te houden zonder geheel voorbij te gaan aan de belangen van de exploitant en de gebruikers.

6.

Zoals hiervoor aangegeven is het de bedoeling van het bestreden besluit is om de geluidsbelasting voor de omgeving zo klein mogelijk te houden zonder geheel voorbij te gaan aan de belangen van de exploitant en de gebruikers. De bedoeling van het bestreden besluit is dat de omgeving niet meer belast wordt dan met de 50 toegestane bewegingen. Het opsparen van niet-gebruikte bewegingen voor een dag waarop de behoefte groter is dan die 50 bewegingen is hiermee in strijd.

7.

Hiervoor geldt hetzelfde als hiervoor onder 5. en 6. aangevoerd.

8.

Het is niet mogelijk om het gebruik van het terrein te beperken zonder de belangen van anderen dan de exploitant te raken. Bewegingen kunnen naar andere luchtvaartterreinen verplaatst worden dat geldt ook voor lesvluchten daarnaast zijn er 50 bewegingen per dag toegestaan. Op deze wijze wordt de geluidsbelasting voor de omgeving zo klein mogelijk te houden zonder geheel voorbij te gaan aan de belangen van de exploitant en de gebruikers.

9.

De overschreden norm betreft BKL geluidszone, in de in dat kader te hanteren berekeningsmethodiek maken wegen de categorieën 1 tot en met 3 het zwaarst. De luchtvaartuigen in deze categorieën veroorzaken dus meer geluidsbelasting dan de luchtvaartuigen in de categorieën 4 en hoger, vandaar dat in het bestreden besluit juist deze categorieën zijn opgenomen. Wanneer luchtvaartuigen ondanks het realiseren van maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting in de categorieën 1 tot en met 3 zijn ingedeeld geldt het bovenstaande ook voor deze luchtvaartuigen.

10.

Ingevolge de vigerende aanwijzing gelden voor BKL-verkeer andere normen dan voor Ke-verkeer. De Ke-norm is niet overtreden en daarom bestaat er voor wat deze norm betreft geen aanleiding en geen bevoegdheid tot handhaven.

Naar aanleiding van de door de directeur van de [REDACTED] aangevoerde gronden overweeg ik het volgende.

1.

Het is de verplichting van de exploitant van het terrein om de gegevens voor de bepaling van de feitelijk opgetreden geluidsbelasting aan mij te rapporteren. Bij het aanleveren van het rapport is niet aangevoerd dat het voorlopige berekeningen zou betreffen en er zijn ook geen andere gegevens aangeleverd. Het staat en stond de exploitant vrij om een contra-expertise uit te laten voeren.

2.

Deze bezwaargrond gaat uit van een onjuiste interpretatie van de situatie, in deze is namelijk van belang dat de BKL-norm al overtreden is. Er is rekening houdend met de belangen van zowel de omgeving als van de exploitant en de gebruikers van het terrein ervoor gekozen om desondanks voor BKL-verkeer een beperkt gebruik van het terrein mogelijk te maken.

3.

Hiervoor geldt feitelijk hetzelfde als hiervoor onder 2. aangevoerd.

4.

De overschreden norm is aan de aanwijzing verbonden ter regulering van de geluidsbelasting van de omgeving. Voor de maatregelen verbonden aan het bestreden besluit geldt dat daarom evenzeer. De onderhavige maatregel richt zich dan ook tot de luchtvaartuigen welke de meeste geluidsbelasting veroorzaken. De overschreden norm betreft BKL geluidszone, in de in dat kader te hanteren berekeningsmethodiek wegen de categorieën 1 tot en met 3 het zwaarst. De luchtvaartuigen in deze categorieën veroorzaken dus meer geluidsbelasting dan de luchtvaartuigen in de categorieën 4 en hoger, vandaar dat in het bestreden besluit juist deze categorieën zijn opgenomen. Wanneer luchtvaartuigen ondanks het realiseren van maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting in de categorieën 1 tot en met 3 zijn ingedeeld geldt het bovenstaande ook voor deze luchtvaartuigen.

5.

Zoals hiervoor aangegeven is het de bedoeling van het bestreden besluit is om de geluidsbelasting voor de omgeving zo klein mogelijk te houden zonder geheel voorbij te gaan aan de belangen van de exploitant en de gebruikers. De bedoeling van het bestreden besluit is dat de omgeving niet meer belast wordt dan met de 50 toegestane bewegingen. Het opsparen van niet-gebruikte bewegingen voor een dag waarop de behoefte groter is dan die 50 bewegingen is hiermee in strijd.

6.

Vooralsnog is de Inspectie in deze het bevoegd gezag, er is geen verplichting op grond van vigerende wet- en regelgeving die een overleg als door bezwaarmaker bedoeld noodzakelijk maakt.

Niet bekend is wanneer het RBML van kracht zal worden en niet bekend is wanneer het eerste besluit op grond daarvan genomen zal worden. Er is derhalve nog geen concreet zicht op het van toepassing worden van andere normen dan de vigerende. Er kan thans dus nog niet op een dergelijke norm geanticipeerd worden.

Door de exploitant is tijdens de hoorzitting aangegeven dat de betreffende gedeputeerde in het kader van een overleg van de commissie 28 van 20 oktober 2008 heeft aangegeven het

[REDACTED]



Datum

24 OKT. 2008

Paginanummer

14

Ons kenmerk

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

onderhavige besluit 'onbegrijpelijk' te vinden en 'verbijsterd' te zijn. Tijdens de hoorzitting is van de zijde van de Inspectie aangegeven dat deze gedeputeerde in een telefonisch overleg voorafgaand aan deze vergadering heeft aangegeven precies te begrijpen wat de Inspectie in het geval van overschrijdingen van een geluidszone te doen staat, van enige verbijstering van de gedeputeerde is op dat moment niets gebleken. Desgevraagd heeft de vertegenwoordiger van de minister in deze commissie aangegeven dat de gedeputeerde zich niet in die zin heeft uitgesproken tijdens de vergadering. Desgevraagd heeft de secretaris van de commissie die verantwoordelijk is voor de verslaglegging eveneens aangegeven dat geen dergelijke uitspraak is gedaan door de gedeputeerde.

7.

Ingevolge artikel 30b van de Luchtvaartwet wordt een gebruiksplan vastgesteld met betrekking tot de capaciteit en de geluidsbelasting van het betreffende terrein. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft al bij uitspraak van 3 oktober 1996 in deze bepaald dat de exploitant met de hem ten dienste staande feitelijke en privaatrechtelijke middelen overschrijding van de geluidszone voor zover dat in zijn vermogen ligt kan en ook moet voorkomen.

In deze acht ik verder van belang dat het de exploitant bekend was althans bekend diende te zijn dat er sprake was van een dreigende overschrijding en dat er desondanks niet adequaat gehandeld is.

Beslissing

Gezien het vorenstaande verklaar ik de ingediende bezwaren ongegrond en handhaaf ik het aangepaste besluit.

Indien u zich niet met dit besluit kunt verenigen is het mogelijk om conform de bijgevoegde clausule een beroep schrift in te dienen en een verzoek om een voorlopige voorziening te doen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

namens ~~deze~~

DE PLV. DIRECTEUR VAN DE TOEZICHT BEHEERENHEID,



Verslag

Datum verslag
23 oktober 2008

Opmaker

mr. [REDACTED]

Bijlage(n)

Datum bespreking
22 oktober 2008

Verslag van

Hoorzitting ex art. 7:2 Awb

Nummer

IVW/TBE/JZ/5600-A-B

Deelnemers

Namens [REDACTED]

[REDACTED]

De heer [REDACTED]

Namens [REDACTED]

[REDACTED]:

De heer [REDACTED]

De heer [REDACTED]

Namens [REDACTED]:

De heer [REDACTED]

Namens de [REDACTED]:

De heer mr. [REDACTED] (voorzitter);

Mevrouw mr. [REDACTED]

De heer mr. [REDACTED] (verslag)

De heer [REDACTED]

De heer ing. [REDACTED]

Afschrift bij beslissing op bezwaar.

De voorzitter opent de hoorzitting en heet de aanwezigen welkom. De voorzitter stelt de aanwezigen van de zijde van de [REDACTED] voor en geeft daarbij aan dat hij, mevrouw [REDACTED] en de verslaglegger niet betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het onderhavige besluit. De voorzitter licht kort de bezwaarprocedure toe en geeft het wettelijk kader m.b.t. het besluit in primo weer.

De voorzitter geeft aan dat de beslissing op bezwaar op vrijdag 24 oktober 2008 per fax aan de bezwaarmakers verzonden zal worden. De ingediende bezwaarschriften richten zich tegen het besluit van 14 oktober 2008, welk besluit is gewijzigd bij besluit van 17 oktober 2008. De bezwaren worden, gelet op artikel 6:19 Awb, geacht mede te zijn gericht tegen dit besluit van 17 oktober 2008.

De voorzitter zet uiteen dat het luchtvaartterrein [REDACTED] ingevolge de Luchtvaartwet is aangewezen. Bij de aanwijzing zijn bepalingen en voorschriften gesteld waaraan de exploitant

Telefoon [REDACTED]

Fax [REDACTED]

Internet www.ivw.nl

zich dient te houden. In het handhavingsvoorschrift is een rapportage-verplichting opgenomen, na 6, 9 en 12 maanden dient er door de exploitant gerapporteerd te worden aan de Inspectie. Uit de op 7 juni 2008 ontvangen rapportage na 6 maanden bleek niets van een dreigende overschrijding, maar uit de op 1 september 2008 ontvangen 9 maanden-rapportage bleek hiervan wel sprake te zijn. De bedoeling is dan dat het gebruik dusdanig wordt aangepast dat er geen feitelijke overschrijding plaatsvindt.

Middels een brief van 24 september 2008 is de exploitant gewezen op de dreigende overschrijding en medegedeeld dat er, zonder tegenbericht voor 29 september 2008, van uit wordt gegaan dat de in het 9 maanden-rapport genoemde maatregelen getroffen worden. Op 13 oktober 2008 is er een emailbericht van de exploitant ontvangen waaruit bleek dat de feitelijke overschrijding reeds heeft plaatsgevonden. Volgens de NLR ging het om 10.100 extra BKL-bewegingen boven de prognose.

De voorzitter vervolgt zijn inleiding door aan te geven dat er dus feitelijk door de NLR een overtreding is vastgesteld en dat er bij het vaststellen van een overtreding blijkens vaste jurisprudentie een beginselplicht tot handhaven is. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag van de Inspectie worden gevergd dit niet te doen. Dit kan zich voordoen indien concreet uitzicht op legalisatie bestaat. Voorts kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die concrete situatie behoort te worden afgezien.

De heer [] wenst nog een aanvulling op de inleiding te geven. Hij vertelt dat de 9 maanden-rapportage op een vertraagd tijdstip is ingediend wegens ziekte van de hiervoor verantwoordelijke medewerker, hiervan heeft hij de Inspectie ook telkens op de hoogte gehouden. Deze medewerker is medio 2007 ernstig ziek geworden en daardoor ontbrak de benodigde kennis. Hij was zelf niet in staat de ontwikkelingen in de geluidscontouren te monitoren vanwege de complexiteit hiervan. Toen de gegevens van de 11 maanden-rapportage van de NLR binnenkwamen, zijn deze meteen doorgestuurd. De heer [] was zelf totaal verrast door de resultaten.

De voorzitter merkt op dat er veel extra bewegingen hebben plaatsgevonden en dat het toch al vanaf 1 september 2008 bekend was dat het risico bestond dat er overschrijding zou kunnen gaan plaatsvinden. Hij vraagt zich af hoe dit dan toch heeft kunnen gebeuren, hangt dit allemaal af van de aan- of afwezigheid van 1 medewerker, die zoals zojuist door de heer [] aangegeven, reeds vanaf medio 2007 ziek was.

De heer [] antwoordt dat slechts 1 medewerker de gegevens invoert. Daarnaast zijn de patronen op [] veel minder voorspelbaar dan bijvoorbeeld op [] en daardoor ontstaan er afwijkingen.

De voorzitter merkt op dat er gecommuniceerd is over de dreigende overschrijding. Waarom hebben de door de exploitant zelf voorgestelde maatregelen niet geleid tot het daarmee beoogde resultaat?

De heer [] antwoordt dat de maatregelen pas kunnen worden uitgevoerd als de Inspectie daarvoor toestemming geeft. Toen dat gebeurde, had de overschrijding al plaatsgevonden.

[]

De voorzitter merkt op dat hij aanneemt dat de heer [REDACTED] met 'de toestemming' de brief van 24 september bedoelt.

De heer [REDACTED] bevestigt dit.

De voorzitter vraagt of na ontvangst van de brief van 24 september 2008 de maatregelen dan zijn gerealiseerd.

De heer [REDACTED] antwoordt dat dit niet het geval is geweest. Hij was op dat moment op vakantie en de maatregelen zijn niet gecommuniceerd aan de gebruikers van het luchtvaartterrein.

De voorzitter vraagt of hij het goed begrijpt dat het ook in dit geval dus afhing van de aan- of afwezigheid van een medewerker?

De heer [REDACTED] antwoordt dat dit inderdaad het geval is.

De heer [REDACTED] vraagt de heer [REDACTED] of het niet de verantwoordelijkheid van de exploitant is om er voor zorg te dragen dat bijvoorbeeld tijdens vakanties belangrijke zaken worden waargenomen. De heer [REDACTED] wist toch, gelet op zijn schrijven van 1 september 2008, dat er een overschrijding dreigde en dat maatregelen dus gewenst waren.

De heer [REDACTED] geeft wederom aan dat hij van mening is dat hij pas maatregelen kon treffen op het moment dat hij daarvoor toestemming van de minister kreeg.

De heer [REDACTED] wijst de heer [REDACTED] er op dat hij toen op vakantie was en er niet voor heeft zorggedragen dat dit opgepakt werd waardoor (verdere) overschrijding plaats kon vinden.

De heer [REDACTED] merkt op dat door de voorzitter is aangegeven dat er als gevolg van de overtreding gehandhaafd moet worden. Maar welke tools staan de Inspectie dan ter beschikking. Nu worden de gebruikers zwaar gestraft terwijl zij van niets wisten.

De voorzitter geeft aan dat in de brief van 24 september 2008 is aangegeven welke maatregelen de Inspectie voornemens was te gaan nemen:

- De sluiting voor bepaalde soorten luchtvaartuigen;
- De sluiting voor bepaalde vormen van luchtvaart;
- De sluiting van een bepaalde start- of landingsbaan;
- De sluiting van het luchtvaartterrein in bepaalde tijdsperiodes.

De voorzitter merkt op dat het niet mogelijk is te handhaven jegens exploitant van een terrein zonder dat de gebruikers van dat terrein hier last van ondervinden. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om te volstaan met het opleggen van een last onder dwangsom aan de exploitant, omdat dit door de rechtbank wordt gezien als gedogen tegen betaling en niet geaccepteerd wordt.

De heer [] geeft aan dat in de nu genomen maatregelen bijvoorbeeld Ke-verkeer niet is meegenomen. Als er toch opgetreden moet worden, dan moet ook tegen iedereen opgetreden worden.

De voorzitter merkt op dat voor BKL-verkeer andere normen gelden dan voor het door de heer [] genoemde verkeer. De Ke-norm is niet overtreden en daarom heeft de Inspectie met betrekking tot dit verkeer geen aanleiding en geen bevoegdheid tot handhaven.

De heer [] geeft aan dat er wel een uitruil heeft plaatsgevonden tussen BKL-verkeer en Ke-verkeer.

De heer [] legt uit dat er inderdaad op verzoek van de exploitant bij het vaststellen van de wijziging van de aanwijzing een dergelijke uitruil heeft plaatsgevonden. De normen zoals vastgelegd in de aanwijzing gelden, en het zijn deze normen die nageleefd dienen te worden.

De heer [] herhaalt dat er uitgegaan dient te worden van de norm die thans geldt, en is vastgelegd in de bijlage bij de aanwijzing.

De heer [] is van mening dat er bekend is dat er op korte termijn wijzigingen plaats zullen vinden en hij vindt het onredelijk dat daar geen rekening mee is gehouden. Alvorens tot handhaving overgegaan werd, had bekeken moeten worden welke geluidsruimte dan beschikbaar zal zijn, [] zit nu op ongeveer 85% daarvan. Daarnaast is ook de mening van de provincie van belang. De heer [] stelt dat de gedeputeerde die hij gesproken heeft verbijsterd was over de handelswijze van de Inspectie.

De heer Van [] reageert hierop door op te merken dat hij met dezelfde gedeputeerde contact heeft gehad en de gedeputeerde toen heeft aangegeven dat hij het standpunt van de Inspectie begrijpt. De heer [] zal dan ook verifiëren of de gedeputeerde zich inderdaad op de door de heer [] genoemde wijze heeft uitgelaten.

De voorzitter verwijst met betrekking tot het afzien van het handhaven naar hetgeen hij eerder heeft opgemerkt, namelijk dat er dan concreet uitzicht op legalisatie dient te bestaan. Dit is niet het geval, er is geen uitzicht op het van toepassing worden van een andere concrete norm in de nabije toekomst. Er dient na het inwerkingtreden van het RBML namelijk noch een specifiek voor het onderhavige terrein geldende norm vastgesteld te worden.

De heer [] merkt op dat die ruimte nu wel al bekend is.

De heer [] geeft aan dat het hem om de manier van handhaven gaat. De Inspectie gaat nu op de stoel van de exploitant zitten door aan te geven hoe gehandeld dient te worden. Verder merkt hij op dat de aanpassing tot gevolg heeft dat hij nu drie vluchten met een toestel maakt waar hij anders maar één vlucht zou hebben gemaakt.

De voorzitter benadrukt nogmaals dat de Inspectie er niet omheen kan dat er een behoorlijke overschrijding van een bepaalde norm heeft plaatsgevonden.

[]

De heer [REDACTED] vult de voorzitter aan door op te merken dat er ook gezegd had kunnen worden dat er helemaal geen BKL-bewegingen meer mogen plaatsvinden, maar dat er nu juist getracht is rekening te houden met de belangen van de exploitant en de gebruikers van het luchtvaartterrein [REDACTED]

De heer [REDACTED] merkt nogmaals op dat hij vindt dat de Inspectie te ver gaat en nu bepaalt wat de exploitant moet doen, er had in plaats van een bepaald aantal vluchten ook een bepaalde daarmee corresponderende geluidsruimte vastgesteld kunnen worden.

De heer [REDACTED] vult aan dat de gevolgen van het besluit veel te groot zijn voor de gebruikers, zo bestaat de kans dat de heer [REDACTED] nu een van zijn hoofdsponsors verliest.

De heer Van [REDACTED] merkt op dat hij constateert dat iedere redenering die tot nu toe is aangedragen telkens tot doel heeft meer ruimte te krijgen, maar dat er nog op geen enkele wijze gesproken is over de afwegingen die nu nog gemaakt kunnen worden door de exploitant.

De heer [REDACTED] brengt ter sprake dat de marine zogenaamde raamwerkcontracten afsluit. Als het [REDACTED] het contract dus niet correct nakomt, zijn ze het met de marine afgesloten contract kwijt. Zelf heeft de heer [REDACTED] een contract heeft afgesloten voor een evenement. Daarvoor zijn 32 tot 36 bewegingen vereist.

De voorzitter geeft aan dat de heer [REDACTED] voor het begin van de zitting heeft aangegeven dat het contract met de marine nu vanaf het luchtvaartterrein [REDACTED] wordt uitgevoerd, waar helaas wel een ongunstigere hoogtebeperking geldt.

De heer [REDACTED] geeft in aansluiting hierop aan dat hij een evenement op park Zandvoort gepland heeft. De datum hiervan ligt vast en er zit een sponsorcontract aan vast. Hij zou weliswaar elders kunnen trainen, maar zijn bedrijf is op het luchtvaartterrein [REDACTED] gestationeerd.

De heer [REDACTED] stelt dat mensen die er helemaal niets mee te maken hebben en er ook niets aan kunnen doen, nu toch getroffen worden. Als iemand te hard rijdt op de A27 wordt toch alleen deze persoon aangepakt en wordt niet de hele A27 voor iedereen afgesloten.

De heer [REDACTED] vraagt de heer [REDACTED] of het mogelijk is en of hij bereid is vanaf een ander terrein te vliegen. Dit levert weliswaar extra kosten op, maar aan de andere kant heeft de exploitant door de extra vliegbewegingen die hebben plaatsgevonden extra inkomsten gekregen.

De heer [REDACTED] antwoordt dat hij geen keuze heeft, want het is wel vliegen of niet vliegen. Het is mogelijk om veilig van een ander terrein te vliegen, maar wel als laatste optie, mede gelet op de extra te maken kosten.

[REDACTED]

De voorzitter vraagt aan de heer [REDACTED] of hij ook een dergelijke optie heeft.

De heer [REDACTED] antwoordt dat dit niet het geval is, de locaties zijn contractueel vastgelegd.

De voorzitter wijst de heer [REDACTED] erop dat er 50 vliegbewegingen per dag kunnen plaatsvinden en dat hij dus de mogelijkheid heeft om het evenement van de heer [REDACTED] door te laten gaan.

De heer [REDACTED] geeft aan dat dit correct is.

De heer [REDACTED] geeft aan dat hij ook trainingen en profchecks verzorgt, nu kan hij baan 09 niet gebruiken, maar wel baan 27, dit is onder bepaalde weersomstandigheden namelijk tailwind gevaarlijker, de Inspectie lijkt het geluid dus belangrijker te vinden dan de veiligheid.

De heer [REDACTED] geeft aan dat het bij vliegen met tailwind aan de gezagvoerder blijft om de keuze te maken of dit gelet op de veiligheid verantwoordelijk is.

De heer [REDACTED] vraagt hoe het zit met vliegtuigen in de geluid categorie 1 t/m 3 die elders in onderhoud moeten.

De heer [REDACTED] antwoordt dat hiervoor reeds ontheffingen zijn verleend, deze bewegingen worden echter wel gewoon meegeteld.

De heer [REDACTED] wenst nog een opmerking te maken over de extra door hem verkregen inkomsten als gevolg van de extra vliegbewegingen die hebben plaatsgevonden. Hij meent dat daarbij wel gerealiseerd dient te worden dat hij geen pot goud heeft binnengehaald, dat is namelijk erg moeilijk in de kleine luchtvaart. Er is dan wel budget voor schadevergoeding aan de gebruikers van het luchtvaartterrein [REDACTED] beschikbaar, maar dit is geen riant budget. Vervolgens wijst de heer [REDACTED] er op dat de vliegbewegingen die hij wenst slechts een geluidsbelasting veroorzaken op twee punten die in een weiland liggen, daar zal geen omwonende last van hebben.

Mevrouw [REDACTED] wijst de heer [REDACTED] er op dat de geluidsoverschrijding reeds heeft plaatsgevonden, dat is de reden dat er tot handhaving is overgegaan.

De heer [REDACTED] merkt op dat operators van luchtvaartterrein [REDACTED] nu getroffen worden, terwijl andere gebruikers niet getroffen worden, dit acht hij discriminerend.

De voorzitter reageert hierop door aan te geven dat de handhaving nu eenmaal het luchtvaartterrein [REDACTED] betreft en dan is het onvermijdelijk dat de reguliere gebruikers van dit terrein zwaarder worden getroffen dan de niet-reguliere gebruikers.

De voorzitter vraagt de heer [REDACTED] om, gelet op het feit dat de bestuurders van de [REDACTED] slechts gezamenlijk bevoegd zijn, de namens de vereniging ingediende bezwaarschriften nog te voorzien van zijn handtekening.

[REDACTED]

De heer [REDACTED] voorziet de betreffende bezwaarschriften ter plaatse van een handtekening.

De voorzitter vraagt de heer [REDACTED] nog voor overlegging van de statuten van de vereniging zorg te dragen zodat het doel van de vereniging vastgesteld kan worden.

De heer [REDACTED] geeft aan hier nog dezelfde dag dan wel de volgende dag voor zorg te zullen dragen. Tot slot merkt de heer [REDACTED] nog op dat hij erg in verwarring is gebracht door de van de heer [REDACTED] telefonisch verkregen informatie over een vermeend kort geding.

De heer [REDACTED] reageert door op te merken dat dit een misverstand betrof en dat hiervoor reeds excuses zijn aangeboden en dat de heer [REDACTED] deze aanvaard heeft.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat geen van de aanwezigen nog het woord wenst te voeren, bedankt hij de aanwezigen voor hun komst en toelichting en sluit vervolgens de hoorzitting.

[REDACTED]



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 Zutphen.

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.



Telefoon  

Fax 