



# Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*'voor de kwaliteit van de leefomgeving'*

[www.vole.nl](http://www.vole.nl)

## AANGETEKEND

Afdeling bestuursrechtspraak  
van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA DEN HAAG  
pagina's: 9

Onnen/Yde, 12 maart 2020

**Betreft : HOGER BEROEPSCHRIFT (AANVULLING)  
tegen de uitspraak van 8 januari 2020 (kenmerk AB-19\_1232)  
van de Rechtbank Noord-Nederland inzake:**

**Het besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 18 maart 2019 op het bezwaar van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde tegen het besluit van de Minister van 31 augustus 2018 om het verzoek d.d. 16 juli 2018 om handhaving van de Omzettingsregeling luchthaven Eelde af te wijzen.**

**(bekendgemaakt door publicatie op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) op 20 januari 2020, ECLI:NL:RBNNE:2020:53)**

Geacht College,

Bij brief van 14 februari 2020 stelde de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (hierna: VOLE), gevestigd te Haren, hoger beroep in tegen de hiervoor aangeduide uitspraak van de Rechtbank Noord-Nederland. VOLE heeft als statutaire doelstelling om de belangen van de omwonenden van luchtvaartterrein Eelde in relatie tot de activiteiten van voornoemde luchthaven te behartigen. Omwonenden ondervinden als gevolg van de overtredingen van de Omzettingsregeling hinder en verstoering van de nachtrust. Bij de brief van 14 februari 2020 zijn als bijlagen gevoegd: het bestreden besluit, de statuten van VOLE en het uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel. In deze aanvulling zijn de in het pro forma hoger beroepschrift aangevoerde gronden verder uitgewerkt en aangevuld.

VOLE heeft allereerst zwaarwegende bezwaren tegen het bestreden besluit omdat in het besluit niet, althans niet afdoende, is tegemoetgekomen aan de bezwaren die zij heeft ingediend tegen het besluit om het handhavingsverzoek af te wijzen. Daardoor is de bestreden besluit in strijd met de Omzettingsregeling Luchthaven Eelde.

VOLE is daarnaast van oordeel dat de bestreden beslissing op bezwaar en daarmee de uitspraak van de rechtbank in elk geval onvoldoende zorgvuldig zijn voorbereid en onvoldoende draagkrachtig zijn gemotiveerd en dat bij de voorbereiding van het besluit geen evenwichtige

---

<b>Secretariaat</b>	<b>Woordvoerder</b>	<b>Bankrekening NL23 INGB0000204082</b>
1/10 Postbus 47 9765 ZG Paterswolde	J. Wittenberg (voorzitter) 050-3183360	Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde email: <a href="mailto:info@vole.nl">info@vole.nl</a>

afweging van belangen heeft plaatsgevonden. Ook om deze reden kan het bestreden besluit niet, althans niet in de huidige vorm, in stand blijven.

## I. PROCESVERLOOP

1. Op 16 juli 2018 (ontvangen 18 juli) verzoekt VOLE de Minister om handhaving van de Omzettingsregeling Eelde (**bijlage 1**). Het handhavingsverzoek volgde op drie meldingen van overtreding van de openingstijden van de luchthaven. Het onderhavige hoger beroep beperkt zich tot de behandeling van Casus 2: vlucht LOT8842 op maandag 28 mei 2018 (taxiën voor 06:30 u).
2. Op 31 augustus 2018 (kenmerk ILT/2018/47092) besluit de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) namens de Minister om het handhavingsverzoek af te wijzen (**bijlage 2**). ILT oordeelt dat voor 06:30 mag worden getaxied voorafgaand aan het opstijgen, omdat de openingstijden uitsluitend betrekking zouden hebben op de start- en landingsbanen.
3. VOLE maakt op 10 oktober 2018 bezwaar tegen het besluit van ILT (**bijlage 3**). VOLE geeft aan dat ook op de start- en landingsbanen wordt getaxied en dat het starten van de motoren voor 6:30 u in strijd is met de bedoeling van de sluitingstijden in de Omzettingsregeling om omwonenden voldoende nachtrust te geven.
4. Op 18 maart 2019 (kenmerk B-8-18-0285.001) besluit ILT namens de minister op het bezwaar (**bijlage 4**). ILT oordeelt gelijk aan de afwijzing van het handhavingsverzoek onder punt 2 en geeft aan dat taxiën buiten beschouwing wordt gelaten in de berekeningen van de geluidsbelasting van de luchthaven.
5. VOLE stelt op 8 april 2019 beroep in tegen het besluit van ILT bij de Rechtbank Noord-Nederland (**bijlage 5**). VOLE constateert dat ILT de vraag open laat of taxiën een activiteit is die tot het gebruik van de luchthaven moet worden gerekend. Op grond van het feit dat taxiën en proefdraaien direct voor de start niet in de geluidsberekeningen wordt meegenomen wijst ILT het bezwaar af.
6. ILT dient op 22 november 2019 een verweerschrift (kenmerk R-B-19-0022.001, zie **bijlage 6**) in waarin de beslissing op bezwaar wordt gecorrigeerd. Voor beide andere casussen dan de hier in geding zijnde is nu geconcludeerd dat het overtredingen van de Omzettingsregeling betreft. Voor de casus die in geding is stelt ILT dat taxiën niet onder de bepalingen van de sluitingstijden valt omdat deze uitsluitend op de banen betrekking hebben.
7. De Rechtbank Noord-Nederland doet op 8 januari 2020 uitspraak (zaaknummer AWB - 19 \_ 1232). De rechtbank oordeelt dat “taxiën naar het oordeel van de rechtbank niet een activiteit [is] die tot het gebruik van de luchthaven – zoals bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder a, van de omzettingsregeling – moet worden gerekend.” De uitspraak is als bijlage bij het prof forma hoger beroep gevoegd.

## II. FEITELIJKE ACHTERGRONDEN

8. De Omzettingsregeling luchthaven Eelde van 3 juli 2012 (**bijlage 7**, ongewijzigd voor wat betreft artikelen 4 en 5), bedoeld als overgangsbesluit om de aanwijzing van het Luchtvaartterrein Eelde in het kader van de Luchtvaartwet onder te brengen bij de Wet

Luchtvaart in afwachting van een Luchthavenbesluit, vermeldt het volgende over de openingstijden van de luchthaven:

**Artikel 4**

1. *Het gebruik of doen gebruiken van de luchthaven is niet toegestaan:*
  - a. *van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23.00 tot 06.30 uur: banen 23-05 en 19-01;*
  - b. *op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23.00 tot 07.30 uur: banen 23-05 en 19-01;*
  - c. *in de periode, niet zijnde de daglichtperiode: baan 19-01.*
2. *Het eerste lid geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten zijn ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist.*
3. *Het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 en 24.00 uur door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële vluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden.*
4. *Het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 en 24.00 uur door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële verkeersvluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:*
  - a. *een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting; of*
  - b. *extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens het schema rechtvaardigen.*

**Artikel 5**

1. *Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proef-, les-, dan wel oefenvluchten, met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6.000 kg vindt plaats van maandag tot en met zaterdag van 08.00 tot 22.00 uur en op zon- en officiële feestdagen van 10.00 tot 19.00 uur.*
  2. *Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- dan wel oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen is verboden.*
  3. *Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen vindt plaats van maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 20.00 uur, niet zijnde officiële feestdagen en zodanig dat het aantal van de bedoelde circuitvluchten niet meer dan 43 per jaar bedraagt.*
  4. *Ten aanzien van het gebruik van de luchthaven gelden in de periode van 15 april tot 16 september de volgende aanvullende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:*

*Het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, is verboden:*

    1. *op maandag tot en met vrijdag;*
    2. *op zaterdag vóór 09.00 uur en na 20.00 uur;*
    3. *op zon- en erkende feestdagen vóór 10.00 uur en na 20.00 uur.*
9. De eerste regel van Artikel 4 van de Omzettingsregeling stelt dat het om het gebruik van de luchthaven gaat. Onder a., b. en c. wordt nader gespecificeerd wanneer het gebruik van de luchthaven is toegestaan bij het gebruik van de verschillende start- en landingsbanen. Voor alle overige bepalingen met betrekking tot de openstelling van de luchthaven wordt geen onderscheid gemaakt voor wat betreft de start- en landingsbanen.

10. De toelichting bij de artikelen 4 en 5 van de omzettingsregeling (d.d. 3 juli 2012, zie **bijlage 7**) luidt:

**Artikelen 4 en 5**

---

<b>Secretariaat</b>	<b>Woordvoerder</b>	<b>Bankrekening NL23 INGB0000204082</b>
3/10 Postbus 47 9765 ZG Paterswolde	J. Wittenberg (voorzitter) 050-3183360	Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde email: info@vole.nl

*De gebruiksvoorschriften voor de luchthaven in deze artikelen zijn een omzetting van de artikelen 8 en 9 van het aanwijzingsbesluit. In artikel 4 staan de openstellingsbepalingen van de luchthaven vermeld. Baan 19-01 is uitsluitend gedurende de daglichtperiode opengesteld. Deze baan heeft geen landingsverlichting en is niet ingericht voor nachtelijk gebruik. In de praktijk kunnen zich situaties voordoen waarin afwijken van de openstelling noodzakelijk is. Hiertoe zijn enkele uitzonderingsbepalingen in de regeling opgenomen.*

*In artikel 5 wordt aangegeven dat op bepaalde tijden bepaalde vluchtsoorten zijn verboden. Deze bepalingen zijn opgenomen ter beperking van vermijdbare hinder voor de omgeving.*

11. De toelichting bevestigt dat het bij de artikelen 4 en 5 handelt om de openstelling van de luchthaven. Omdat baan 19-01 niet beschikt over baanverlichting geldt voor het gebruik van de luchthaven bij het gebruik van deze baan een afwijkende openstelling, namelijk de daglichtperiode. Het betreft een uitzonderingsbepaling. Een luchthaven is volgens de definitie in artikel 1 lid 1 van de Wet Luchtvaart:

*luchthaven: een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen met inbegrip van:*

- 1°. de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond,*
- 2°. de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer, of*
- 3°. bedrijfsmatige activiteiten die samenhangen met de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer;*

Het gebruik van de luchthaven heeft derhalve betrekking op alle in deze definitie genoemde activiteiten.

12. De Omzettingsregeling luchthaven Eelde vormt een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbevestigingen uit de aanwijzing. Uit de toelichting:

*Gezien het feit dat de omzettingsregeling een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbevestigingen van het aanwijzingsbesluit betreft waaruit geen nieuwe rechtsgevolgen voortvloeien, heeft de wetgever bepaald dat tegen de omzettingsregeling geen mogelijkheid van een bezwaarschriftprocedure of een beroep op de bestuursrechter openstaat. De omzettingsregeling is via artikel IV van de wet RBML op de zogenaamde negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht geplaatst.*

Reden om ook de laatste versie van de Aanwijzing van de luchthaven, die van 19 februari 2010, hierin te betrekken.

13. Over de openingstijden zegt de Aanwijzing van de Luchthaven, laatstelijk gewijzigd 19 februari 2010 (**bijlage 8**):

**Artikel 8**

- 1. De exploitant doet noch laat door luchtvaartuigen gebruiken:*
  - a. van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23.00 uur tot 06.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;*
  - b. op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23.00 uur tot 07.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;*
  - c. in de periode, niet zijnde de daglichtperiode plaatselijke tijd: baan 19-01.*
- 2. De gezagvoerder gebruikt niet:*
  - a. van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23.00 uur tot 06.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;*
  - b. op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23.00 uur tot 07.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;*
  - c. in de periode, niet zijnde de daglichtperiode plaatselijke tijd: baan 19-01.*
- 3. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten zijn ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist.*
- 4. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële vluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende*

omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden.

5. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële vluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
  - a. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting, of
  - b. extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.
6. In het geval van een omstandigheid als bedoeld in het derde en vierde lid laat de exploitant het luchtvaarterrein gebruiken met inachtneming van het gestelde in artikel 7.

#### **Artikel 9**

1. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proef-, les- danwel oefenvluchten, met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg vindt plaats van maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot 22.00 uur plaatselijke tijd en op zon- en officiële feestdagen van 10.00 uur tot 19.00 uur plaatselijke tijd.
2. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- danwel oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen is verboden.
3. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen vindt plaats van maandag tot en met vrijdag van 08.00 uur tot 20.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen, en zodanig dat het aantal van de bedoelde circuitvluchten niet meer dan 43 per jaar bedraagt.
4. Ten aanzien van het gebruik van het luchtvaarterrein Eelde gelden in de periode van 15 april tot 16 september de volgende aanvullende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:
  - a. het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen is verboden:
    1. op maandag tot en met vrijdag;
    2. op zaterdag vóór 09.00 uur en na 18.00 uur;
    3. op zon- en erkende feestdagen vóór 13.00 uur en na 16.00 uur.
  - b. het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 respectievelijk hoofdstuk 10 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder bedraagt dan 65 respectievelijk 70,6 dB(A), is verboden:
    1. op maandag tot en met vrijdag;
    2. op zaterdag vóór 09.00 uur en na 20.00 uur;
    3. op zon- en erkende feestdagen vóór 10.00 uur en na 20.00 uur.
14. Artikel 8 in combinatie met artikel 9 laat mogelijk verschillende interpretaties open over de openingstijden van de luchthaven. De toelichting geeft aan hoe artikel 8 geïnterpreteerd dient te worden (Aanwijzing luchtvaarterrein Eelde d.d. 15 mei 2001, zie **bijlage 9**):

*In artikel 8 staan vermeld de tijden waarop de luchthaven is opengesteld voor het openbaar luchtverkeer.*

*In het eerste lid van artikel 8 is voor de exploitant de verplichting opgenomen het luchtvaarterrein te sluiten gedurende de nachtelijke periode van 23.00 uur tot 6.30 uur van maandag tot en met vrijdag en op zaterdagen, zondagen en erkende feestdagen van 23.00 tot 7.30 uur. Etc.*
15. Dat naast de specifieke geluidsvoorschriften in de aanwijzing en het omzettingsbesluit, zoals grenswaarden, geluidszones en ruimtelijke beperkingen, ook de overige regels, zoals openingstijden en verbod op en beperking van bepaalde typen vluchten, tot doel hebben

om overlast voor de omgeving te voorkomen blijkt uit de algemene toelichting bij de aanwijzing d.d. 15 mei 2001 (paragraaf 5.1 over handhaving, zie **bijlage 9**):

*Het doel van de handhaving, zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen, is het voorkomen van overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften (paragraaf 2.2 van de aanwijzing) opgenomen.*

Paragraaf 2.2 omvat de artikelen 8 en 9 over respectievelijk openingstijden en de beperkingen van bepaalde vluchtsoorten (randnummer 13).

16. De openstelling om 6.30 uur op werkdagen heeft in de aanwijzingsprocedure veel verzet opgeroepen. In de uitspraak van 11 juni 2008 (zaaknummer 200603116/1) oordeelt uw Afdeling:
- 2.13.2. Onder verwijzing naar overweging 2.6.4. acht de Afdeling voldoende aannemelijk gemaakt dat behoefte bestaat aan openstelling van GAE vanaf 06.30 uur. De Afdeling betreft daarbij dat het niet onaannemelijk voorkomt dat met name luchtvrachtvervoerders gebruik zullen willen maken van de mogelijkheid vluchten in de zogenoemde randen van de dag uit te voeren. Mede gelet op de door appellanten genoemde rapporten van de Gezondheidsraad "Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid", gedateerd 22 juli 2004 en TNO/RIVM, "Slaapverstoring door vliegtuiggeluid", uit november 2002, staat tegenover de behoefte aan vroege openstelling dat niet kan worden uitgesloten dat deze vroege openstelling negatieve gevolgen heeft voor de slaapkwaliteit van omwonenden. Hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geeft naar het oordeel van de Afdeling echter geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de ten gevolge van de vroege openstelling te verwachten hinder niet zodanig ernstig is dat van openstelling vanaf 06.30 uur moet worden afgezien. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de openstelling vanaf 06.30 uur enkel op werkdagen is toegestaan en dat de bebouwingsdichtheid van woningen rondom GAE klein is.*
- Hieruit blijkt dat voor openstelling van GAE vroeger dan 06.30 uur geen enkele aanleiding bestond.
17. Het vigerende Luchthavenreglement, dat door de directie van Groningen Airport Eelde op 15 augustus 2016 is vastgesteld, stelt over het gebruik van de luchthaven in Artikel 16 (activiteiten op airside) lid 1:
- Behoudens expliciete toestemming van of namens de exploitant is het verboden om buiten de reguliere openstellingstijden van de luchthaven gebruik te maken van de infrastructuur en faciliteiten aan de niet voor het publiek toegankelijk gestelde gedeelten van het luchtvaartterrein. Daaronder wordt onder meer, maar niet uitputtend, verstaan;*
- a. De start- en landingsbanen*
  - b. De taxibanen en platformen*
  - c. De brandstofinstallaties*
  - d. De dienstwegen*
18. Op de website van Groningen Airport Eelde worden als openingstijden voor vliegverkeer aangegeven:
- Maandag t/m vrijdag 06:30 – 23:00 uur*  
*Zaterdag, zondag en feestdagen\* 07:30 – 22:00 uur*
- \* wordt niet toegelicht op de website
19. Dat taxiën en testprocedures (de run-ups) in het kader van de start en landing deel uitmaken van een vlucht blijkt uit de definitie van "vlucht" in art. 1 van de Wet luchtvaart:
- vlucht: de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing;*
20. Uw afdeling heeft zich in 2016 gebogen over de vraag of de geluidbelasting als gevolg van taxiën en proefdraaien (de run-ups) direct voor de start onder het regime van de omgevingsvergunning vallen. Het oordeel is dat dit niet het geval is. In uw uitspraak

(kenmerk 201503477/1/A4 d.d. 20 januari 2016, vliegveld Teuge) oordeelt u dat run-ups onder het regime van de Wet Luchtvaart vallen, ook al worden ze niet meegenomen in de berekeningen van de geluidsbelasting:

*Geen aanleiding bestaat om aan te nemen dat, anders dan de geluidbelasting van startende en landende vliegtuigen, de geluidbelasting van run-ups niet wordt bestreken door dat regime. De omstandigheid dat in bijlage 1, Deel I, paragraaf 1.3, van de Regeling burgerluchthavens staat dat bij de berekening van de geluidbelasting van startend en landend vliegtuigverkeer de geluidbelasting als gevolg van taxiën en proefdraaien direct voor de start buiten beschouwing wordt gelaten, biedt daarvoor geen grond. In de desbetreffende paragraaf is immers vermeld dat hieraan ten grondslag ligt dat het in de praktijk onwaarschijnlijk is dat de effecten van taxiën en proefdraaien van invloed zijn op de berekende geluidscontouren rond luchthavens. Reeds gelet hierop kan niet worden aangenomen dat is beoogd de geluidbelasting van taxiënde en proefdraaiende vliegtuigen, waaronder het uitvoeren van run-ups, anders dan voorheen, onder het regime van de omgevingsvergunning voor de luchthaven te brengen.*

### III JURIDISCHE BEOORDELING

21. Onbetwist is dat vlucht LOT8842 op maandag 28 mei 2018 om 6:30 u is opgestegen en derhalve voor 6:30 u van het platform naar de startbaan is getaxied. Het boekingsscherm van Polish Airlines (LOT) gaf voor deze dagelijkse vluchten als vertrektijd 6:25 u aan (zie **bijlage 1**).
22. Taxiën en testprocedures voor de start (de run-ups) maken deel uit van de vluchttuitvoering en vallen daarom onder het regime van de Wet luchtvaart (zie randnummers 19 en 20). Daaruit volgt dat de vlucht is aangevangen voor 6:30 u. Subsidiar: Taxiën vindt overigens ook **op** de start- en landingsbanen plaats en is ook om die reden niet te scheiden van het gebruik van de start- en landingsbanen.
23. Uit de Omzettingsregeling, de toelichting daarop, de Aanwijzing zoals gewijzigd op 19 februari 2010 en de toelichting op de Aanwijzing blijkt dat de luchthaven op maandag tot en met vrijdag vóór 6:30 u gesloten dient te zijn, voor zover geen noodsituaties (art. 4 lid 2 van de Omzettingsregeling) van toepassing zijn. Onbewist is dat bij vlucht LOT8842 geen sprake was van een noodsituatie. Ook de uitzonderingsbepalingen (extensieregeling, art. 4 leden 3 en 4, van de Omzettingsregeling) zijn niet van toepassing.
24. Deze zienswijze wordt gedeeld door de luchthaven, zoals blijkt uit het vigerende Luchthavenreglement dat door de directie van Groningen Airport Eelde op 15 augustus 2016 is vastgesteld. Zie randnummers 17 en 18.
25. Dat naast taxiën als onderdeel van een vlucht tevens aparte taxi-bewegingen bestaan, zoals ILT opmerkt in haar verweerschrift en de Rechtbank Noord-Nederland opmerkt onder randnummer 7.3 van de uitspraak van 8 januari 2019, is niet relevant voor de beoordeling. Het gaat hier immers uitsluitend om taxibewegingen als onderdeel van de vluchttuitvoering.
26. Op grond van het feit dat taxiën en proefdraaien direct voor de start niet in de geluidsberekeningen wordt meegenomen betoogt ILT onder randnummer 33 van de beslissing op bezwaar d.d. 18 maart 2019 dat taxiën niet tot het gebruik van de luchthaven behoort omdat in de berekening van het geluid alleen startende en landende vliegtuigen worden meegenomen en wijst daarmee het bezwaar af (zie **bijlage 4**):

33. Nu de geluidsbelasting, die conform het rekenvoorschrift in de Regeling burgerluchthavens wordt berekend, ook alleen betrekking heeft op al het startende en landende luchthavenluchtverkeer op luchthaven Eelde en geen rekening houdt met de geluidbelasting als gevolg van taxiën en proefdraaien

*direct voor de start ben ik van oordeel dat de Omzettingsregeling luchthaven Eelde onder 'gebruik van de luchthaven' ook enkel het daadwerkelijk landen en opstijgen bedoeld. Ik ben dan ook van oordeel dat het taxiën (en ook proefdraaien) niet een activiteit is die tot het gebruik van de luchthaven – zoals bedoeld in artikel 4, eerst lid onder a van de Omzettingsregeling luchthaven Eelde – moet worden gerekend. Er is naar mijn oordeel dan ook geen sprake van een overtreding van artikel 4 van de Omzettingsregeling luchthaven Eelde.*

Dat taxiën en warmdraaien als onderdeel van de vluchtuitvoering niet worden meegenomen in de geluidsberekeningen is naar ons oordeel niet relevant voor de beoordeling of taxiën en warmdraaien mogen plaatsvinden buiten de openingstijden. ILT suggereert met haar stelling dat geluidsvoorschriften de enige voorschriften zijn die tot doel hebben om geluidhinder te beperken. Zoals uit randnummer 15 in dit hoger beroep blijkt hebben ook de overige regels in de Aanwijzing (en daarmee de Omzettingsregeling) tot doel om vermijdbare hinder te beperken. Het gaat dan om openingstijden en het verbod van en beperkingen voor bepaalde typen vluchten. ILT geeft overigens zelf onder randnummer 32 van de beslissing op bezwaar aan dat de enige reden dat taxiën en proefdraaien niet worden meegenomen in de geluidsberekeningen is: *'Voor het berekenen van het geluid van taxiënde vliegtuigen zijn namelijk geen afdoende gefundeerde en gevalideerde modellen voorhanden.'*

27. De stelling van ILT dat taxiën niet tot het gebruik van de luchthaven zou horen zou als absurde consequentie hebben dat een deel van de vlucht voorafgaand aan het opstijgen wel en een ander deel niet tot het gebruik van de luchthaven zou behoren. De definitie van het begrip 'luchthaven' (zie randnummer 11 van dit hoger beroep) leert anders.
28. Omdat taxiën en warmdraaien tot het gebruik van de luchthaven behoren is met het taxiën en warmdraaien op 28 mei 2018 voor 6:30 u sprake geweest van een overtreding van de Omzettingsregeling en daarmee ook van de Wet Luchtvaart en de Wet RBML, waarin de Omzettingsregeling haar grondslag vindt. De Minister (lees ILT) dient de Omzettingsregeling te handhaven. Wij verzoeken uw Afdeling om de Minister te instrueren om sancties aan Groningen Airport Eelde op te leggen om te zorgen dat de openingstijden worden gerespecteerd.
29. De beslissing op bezwaar en de bestreden uitspraak zijn voor wat betreft Casus 2: vlucht LOT8842 op maandag 28 mei 2018 in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur. Hierbij doelen we allereerst op het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb): De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen. Noch de Minister (lees ILT), noch de Rechtbank Noord Nederland hebben voor hun besluiten de nodige kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Tevens is daarmee het motiveringsbeginsel (art. 3.46 Awb) in het geding: de overheid moet haar besluiten goed motiveren, de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn.

#### **IV REDENEN WAAROM**

VOLE de Afdeling verzoekt om de bestreden uitspraak en de beslissing op bezwaar d.d. 18 maart 2019 voor wat betreft Casus 2: vlucht LOT8842 op maandag 28 mei 2018 te vernietigen, al dan niet gepaard gaand met het geven van instructies aan de Minister, met veroordeling van de Minister in de kosten van deze procedure.



Hoogachtend,  
Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Ir. J. Wittenberg  
voorzitter



Dr. H. van Dijk  
secretaris



Bijlagen aanvullend beroep

1. Handhavingsverzoek door VOLE d.d. 16 juli 2018 (16 pagina's).
2. Beslissing op verzoek tot handhaving door ILT, d.d. 31 augustus 2018, kenmerk ILT-2018/17092 (5 pagina's).
3. Bezwaar door VOLE d.d. 15 februari 2012 tegen afwijzing handhavingsverzoek (7 pagina's, zonder bijlagen: reeds in voorgaande bijlagen).
4. Beslissing op bezwaar door ILT d.d. 18 maart 2019, kenmerk B-8-18-0285.001) (26 pagina's).
5. Beroep door VOLE d.d. 8 april 2019 tegen beslissing op bezwaar door ILT (15 pagina's, zonder bijlagen 1 t/m 4: reeds in de voorgaande bijlagen).
6. Verweerschrift door ILT d.d. 22 november 2019, kenmerk R-B-19-0022.001 (6 pagina's)
7. Omzettingsregeling luchthaven Eelde d.d. 3 juli 2012, voor wat betreft artikelen 4 en 5 ongewijzigd (10 pagina's).
8. Aanwijzingsbesluit luchthaven Eelde, laatstelijk gewijzigd 19 februari 2010 (8 pagina's, zonder bijlagen).
9. Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde d.d. 15 mei 2001, relevante pagina's uit de toelichting: Algemene toelichting par. 5.1 Handhaving-Inleiding en artikelsgewijs art. 8 en 9 (3 pagina's).