

# Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*'voor de kwaliteit van de leefomgeving'*

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

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA DEN HAAG

Aangetekend

Onnen, 27 juli 2021

**Betreft: Nader stuk n.a.v. Verweerschrift Minister van I&W inzake Beroep tegen niet tijdig vaststellen Luchthavenbesluit voor Eelde (zaak 202104126/1/R1)**

Geacht College,

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (hierna: VOLE) ontving het verweer en stukken van de Minister van I&W inzake het beroep van VOLE tegen het niet tijdig vaststellen van een luchthavenbesluit voor Eelde. Graag reageren wij op het verweer van de Minister. Gelieve onze reactie te beschouwen als een nader stuk in deze beroepszaak.

## I. INLEIDING

1. In de inleiding stelt verweerder:
  - a. De in dit geval geldende beslistermijn voor de totstandkoming van een algemene maatregel van bestuur (AMvB) is een bijzondere, die zich niet leent voor reguliere rechterlijke toetsing en termijnstelling in geval van niet tijdig beslissen, als bedoeld in Afdeling 8.2.4a van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).
  - b. Het huidige en beoogde tijdsverloop is passend bij het voor deze AMvB te doorlopen proces.
  - c. VOLE wordt door het tijdsverloop niet benadeeld.
  - d. Het beroep van VOLE kan wellicht niet-ontvankelijk worden geacht.
  - e. Er is sprake van een bijzonder geval dat ertoe noopt dat uw Afdeling een zogenaamde "andere voorziening" treft dan het bepalen van een concrete termijn, onder verwijzing naar art. 8:55d, derde lid Awb.
2. Hierna zullen wij de door verweerder ingebrachte punten weerleggen.

## II. VERWEER: BIJZONDERE AARD BESLISTERMIJN

3. Verweerder stelt bij herhaling dat de beslistermijn uit de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (RBML) een 'termijn van orde' betreft. De beslistermijn zou zich niet laten vergelijken met beslistermijnen voor beschikkingen op aanvraag, waarop de 'reguliere' toepassing van Afdeling 8.2.4a van de Awb ziet. Verweerder laat echter na om te onderbouwen waarom Afdeling 8.2.4a niet van toepassing is op de beslistermijn voor een besluit dat niet op aanvraag wordt genomen.
4. Verweerder vergelijkt de beslistermijn voor burgerluchthavens met die voor militaire luchthavens. Omdat de beslistermijn van vijf jaar voor militaire luchthavens niet haalbaar

was en de betreffende aanwijzingen hun geldigheid zouden verliezen, heeft de wetgever ervoor gekozen deze termijn te verlengen tot 1 januari 2030. Hoewel voor burgerluchthavens de omzettingsregelingen hun geldigheid na vijf jaar niet verliezen had de wetgever ook voor de burgerluchthavens kunnen kiezen voor verlenging van de termijn. Uit het feit dat de wetgever daar niet voor gekozen heeft blijkt dat een termijn van vijf jaar voor burgerluchthavens als haalbaar wordt beschouwd

5. Verweerder stelt dat het voor de wetgever nadrukkelijk niet de bedoeling is geweest fatale gevolgen te verbinden aan het overschrijden van de beslistermijn. Deze stelling wordt door verweerder niet onderbouwd. Het Kamerstuk<sup>1</sup>, waar verweerder naar verwijst, vermeldt slechts (p. 61):

*“Mochten er luchthavens van nationale betekenis komen dan moet ook voor deze luchthavens binnen 5 jaar na inwerkingtreding van de wet een luchthavenbesluit worden vastgesteld.”*

6. In dat verband wijzen wij op de uitspraak van Uw Afdeling op 21 april 2021 in het beroep van de Vereniging Platform Vlieghinder Teuge (hierna PVT) tegen Provinciale Staten van Gelderland. Daarin stelt Uw Afdeling met betrekking tot de termijn van vijf jaar **(Bijlage 6 van het beroepschrift)**:

*“5. Gelet op het voorgaande en op het feit dat provinciale staten niet binnen de termijn van artikel XIII, eerste lid, van de RBML een luchthavenbesluit voor luchthaven Teuge hebben vastgesteld, is het beroep van PVT gegrond.”*

7. De RBML maakt in de beslistermijnen (artikel XIII) geen onderscheid tussen luchthavens van regionale betekenis (leden 1 en 3) en luchthavens van nationale betekenis (lid 2).
8. Aangenomen mag worden dat de wetgever bij het vaststellen van de RBML op de hoogte was van de stappen die moeten worden gezet om een luchthavenbesluit te nemen. Daarom heeft de wetgever niet een beslistermijn van weken of maanden maar van vijf jaar vastgelegd.

### III. VERWEER: PROCEDURE EN STAND VAN ZAKEN

9. Verweerder somt de stappen op die nodig zijn voor een zorgvuldig besluitvormingsproces. Wij dingen niet af op de noodzaak van een zorgvuldig besluitvormingsproces. Ware het zo geweest dat verweerder direct na het in werking treden van art. XIII van de RBML op 1 november 2009 aan de slag was gegaan met de procedure voor vaststelling van het luchthavenbesluit en dit proces voortvarend ter hand genomen had, dan zou een termijnoverschrijding wellicht op enig begrip van ons kunnen rekenen. Het blijkt echter dat verweerder vanaf 1 november 2008 gedurende een periode van ruim zes jaar geen noemenswaardige stappen heeft gezet. Pas op 15 december 2015 **(Bijlage 3 van het beroepschrift)** werd de luchthaven verzocht om voorbereidingen te starten tot het aanvragen van een luchthavenbesluit. Daarbij werden aan de luchthaven geen termijnen gesteld. Ook blijkt uit de brief niet dat vóór 15 december 2015 enige moeite is gedaan om de luchthaven in beweging te krijgen. De acties die verweerder voor de periode 2008-2015 vermeldt in de volgende paragraaf van het verweer - procedure baanverlenging, aanleg baanverlenging, omzettingsregeling en strategisch plan - vormen onzes inziens geen belemmering om de procedure voor een luchthavenbesluit te starten.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2005/6, 30 452, nr. 3, p. 60-61

10. Een luchthavenbesluit is geen beschikking op aanvraag ex artikel 4:17 Awb, maar betreft een dwingend voorgeschreven verplichting op grond van de RBML. Verweerder stelt voor het nemen van het besluit afhankelijk te zijn van de exploitant van de luchthaven en noemt deze de 'initiatiefnemer'. Daarmee suggereert verweerder dat het luchthavenbesluit een beschikking op aanvraag betreft. Deze voorstelling van zaken past niet bij de genoemde dwingend voorgeschreven verplichting. Verweerder dient zelf het initiatief te nemen en, zo nodig, aan de exploitant van de luchthaven termijnen te stellen voor het leveren van noodzakelijke stukken, om binnen de voorgeschreven beslistermijn een besluit te kunnen nemen. Ten slotte heeft verweerder de mogelijkheid om, buiten medewerking van de exploitant, een besluit te nemen.

#### IV. VERWEER: TIJDLIJN GRONINGEN AIRPORT EELDE

11. Pas op 21 juni 2017, anderhalf jaar na de wake-up call van verweerder, kwam de luchthaven met het voornemen tot aanvraag van een luchthavenbesluit en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Van 7 september tot en met 5 oktober 2017 konden daarop zienswijzen worden ingediend. Op 17 januari 2018 gaf verweerder antwoord op de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de M.E.R. Daarna viel het proces stil. Bij ons zijn geen acties van verweerder bekend om vaart in de procedure te brengen.
12. De fouten die eind 2017 zijn geconstateerd in de invoergegevens voor de geluidberekeningen bij luchthaven Lelystad kunnen niet geloofwaardig als motivering voor een vertraging in de procedure worden opgevoerd. Deze fouten waren voor Lelystad reeds op 16 oktober 2017 gerepareerd, volgens het Kamerstuk<sup>2</sup> waarnaar verweerder verwijst. Voor Eelde bestond geen noodzaak tot herstel van fouten, omdat het opstellen van het MER en de daarvoor noodzakelijke geluidberekeningen nog moesten beginnen. De geluidberekeningen konden dus direct correct worden uitgevoerd.
13. Verweerder illustreert vervolgens nauwkeurig hoe telkens wijzigende omstandigheden leiden tot vertragingen in het proces. Daarmee geeft verweerder, vermoedelijk ongewild, ook een beeld van het toekomstig verloop. Omstandigheden zullen blijven wijzigen en zullen dus leiden tot het voortdurend vooruitschuiven van de vaststelling van een luchthavenbesluit. Verweerder voorziet nu een luchthavenbesluit in 2022, maar geeft daarbij aan dat een definitief besluit van de aandeelhouders over de toekomst van de luchthaven noodzakelijk is en dat de formele procedure ten minste 1,5 jaar in beslag zal nemen. Daarmee schuift de horizon van 2022 in het gunstigste geval op naar 2023-2024. Voor omwonenden en leden van VOLE is het vanuit het oogpunt van rechtszekerheid niet acceptabel dat voortdurend wijzigende omstandigheden leiden tot het steeds weer vooruitschuiven van de vaststelling van een besluit. Vooruitschuiven leidt tot besluiteloosheid en een rechtsvacuüm. De Omzettingsregeling is immers slechts een overgangsbesluit.
14. Het wetsvoorstel<sup>3</sup>, waar verweerder in de inleiding naar verwijst, betreft de Wet beroep bij niet tijdig beslissen. Het wetsvoorstel "*wil burgers een effectiever rechtsmiddel geven tegen te trage besluitvorming door het bestuur*". Het treffen van een zogenoemde "andere voorziening" in deze situatie is het tegengestelde van wat de wet wil bereiken. Een "andere voorziening" sanctioneert de trage handelwijze van verweerder.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2017/18, 31 936, nr. 422.

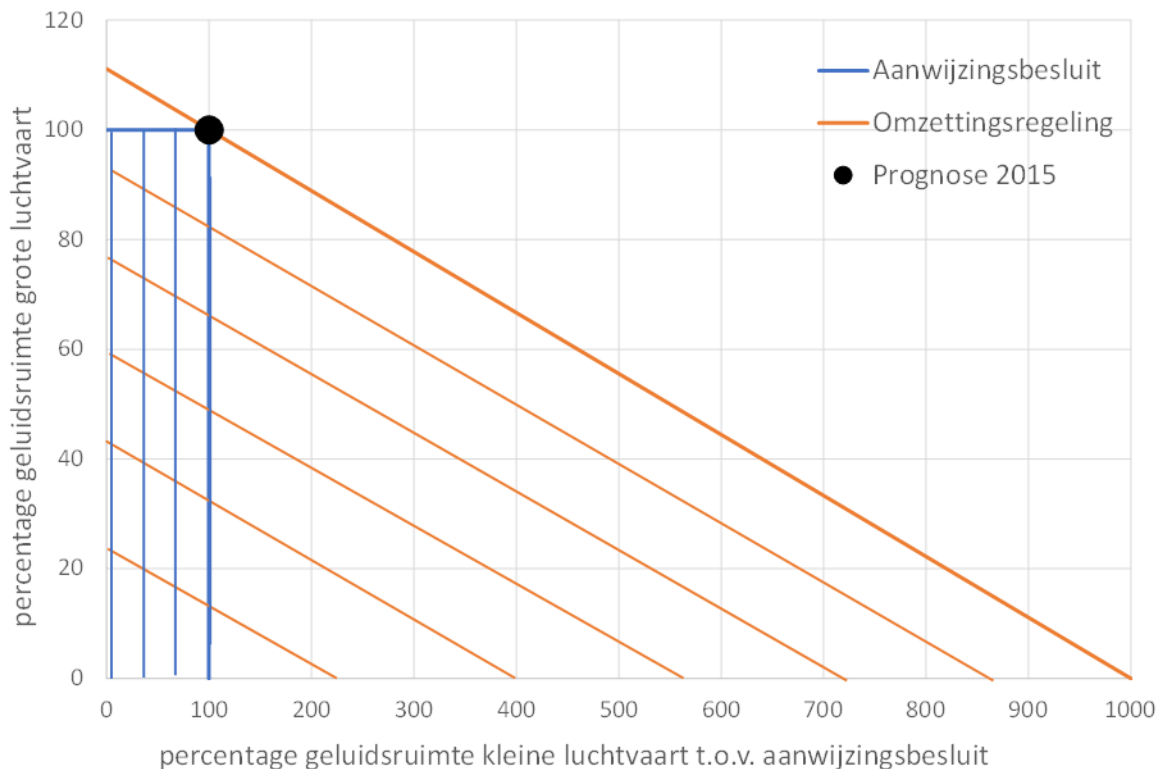
<sup>3</sup> Kamerstukken II 2005/6, 30435, nr. 3.

## V. VERWEER: ANDERE REGIONALE LUCHTHAVENS VAN NATIONALE BETEKENIS

15. Het procedureverloop voor de voorbereiding van luchtvaartbesluiten voor de andere luchthavens van nationale betekenis laat zien dat ook daar de wijzigende omstandigheden leiden tot besluiteloosheid.
16. Het luchthavenbesluit voor Eelde is niet op de 'negatieve lijst' van de Awb geplaatst. Door het vooruitschuiven van het luchthavenbesluit heeft het rechtsmiddel van beroep voor omwonenden en leden van VOLE feitelijk geen betekenis.

## VI. BELANGEN

17. In het beroepschrift van VOLE hebben wij onderbouwd waarom de Omzettingsregeling niet de 1 op 1 omzetting van het Aanwijzingsbesluit is, zoals wordt gesteld in de toelichting op de Omzettingsregeling (punten 23 tot en met 31). Vervolgens hebben wij onderbouwd waarom het uitblijven van een actuele vergunning nadelig is voor belanghebbenden (punten 32 tot en met 40). Verweerder reageert slechts op de punten met betrekking tot de uitruil van geluidsruimte tussen grote en kleine luchtvaart (punten 23 en 24), en de punten met betrekking tot de ruimtelijke beperkingen (punten 33 tot en met 36). De overige punten komen in het verweer niet terug.
18. Verweerder noemt de EU Richtlijn 2002/49/EG als reden om de Lden als geluidsmaat te gaan gebruiken in de Omzettingsregeling, maar motiveert niet waarom geluid van groot en klein luchtverkeer samengevoegd moest worden tot één geluidscontour en één set grenswaarden. De EU Richtlijn schrijft niet voor dat groot en klein verkeer moeten worden samengevoegd. Het is goed mogelijk afzonderlijke contouren op te stellen voor groot en klein verkeer met de geluidsmaat Lden. Ook het gebruik van grenswaarden in handhavingpunten in plaats van geluidscontouren voor de handhaving is geen verplichting die voortvloeit uit de EU Richtlijn.
19. Verweerder bevestigt dat met het nieuwe stelsel onder RBML, gebaseerd op één uniforme dosismaat voor geluid, de Lden, uitruil (van geluidsruimte) tussen groot en klein verkeer mogelijk is. Vervolgens introduceert verweerder het begrip "totale maximaal toegestane geluidbelasting", die door gebruik van de Lden niet zal veranderen. Het begrip "totale maximaal toegestane geluidbelasting" is een begrip dat onbekend was ten tijde van het Aanwijzingsbesluit, en krijgt pas betekenis met de Omzettingsregeling. Om het effect van de uitruil te illustreren de volgende metafoer.
20. Een dokter schrijft een patiënt een maximum per week voor van 3 valiumpillen en 10 borrels. Op een bepaald moment bedenkt de patiënt het Verdovende Middel Getal (VMG), zijnde drie keer het aantal valiumpillen plus het aantal borrels gedeeld door tien. Het VMG mag niet boven de tien uitkomen. Zolang hij wekelijks drie valiumpillen slikt blijft alles bij het oude. Maar als er op een gegeven moment minder behoefte is aan valiumpillen, gaat hij die inruilen voor borrels, waarbij het VMG nog steeds niet groter wordt dan tien. Zo kan hij één valiumpil inruilen voor dertig borrels. Als hij helemaal geen valium meer gebruikt kan hij zelfs honderd borrels per week nuttigen. Wij denken dat de dokter dit geen goed idee vindt.
21. Onderstaande figuur is een grafische representatie van de geluidsruimten van het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling. Duidelijk is dat de Omzettingsregeling de mogelijkheden aanzienlijk verruimt. Op basis van de vliegprofielen van de toestellen uit de invoerset is berekend dat de geluidsruimte van de grote luchtvaart ongeveer negen keer zo groot is als die van de kleine luchtvaart, net als in de metafoer van borrels en valium.



22. Om de juiste verhouding tussen de geluidsruimten van kleine en grote luchtvaart te weten te komen heeft Tweede Kamerlid L. van Raan (PvdD) onlangs een Kamervraag gesteld<sup>4</sup>. De minister heeft de vraag omzeild door een opsomming te geven van de relatieve aantallen vliegbewegingen. Blijkbaar zijn er redenen om deze informatie niet prijs te willen geven.
23. Verweerder stelt vervolgens dat de mogelijke uitruil geen invloed heeft op het (berekende) aantal gehinderden. Verweerder onderbouwt deze stelling niet. Door de uitruil van geluidsruimte van grote naar kleine luchtvaart vindt op andere plaatsen een hogere geluidbelasting plaats, doordat de vliegpatronen van de kleine luchtvaart afwijken van die van de grote luchtvaart. De kleine luchtvaart maakt gebruik van andere aan- en uitvliegroutes en van circuits. Deze routes en circuits bevinden zich boven en nabij dichter bevolkte gebieden zoals Yde-De Punt, Donderen en Eelde. Daardoor zal het aantal gehinderden door toename van klein luchtverkeer meer toenemen dan de afname van gehinderden door de afname van groot luchtverkeer. Dit staat nog los van het feit dat de hinderbeleving onder de circuits door het herhaald overvliegen sterk afwijkt van de hinder door de grote luchtvaart. Onder het regime van de oude Luchtvaartwet bestond voor grote en kleine luchtvaart afzonderlijk een relatie tussen de normen en de onderzochte hinderbeleving. Met de introductie van de Lden als enige geluidsmaat ontbreekt de relatie met de specifieke hinder van de kleine luchtvaart.
24. Omdat bovendien, zoals in punt 29 van ons beroepschrift betoogd, nog uitsluitend wordt gehandhaafd op grenswaarden op handhavingpunten nabij de uiteinden van de banen, wordt een verhoogde geluidbelasting ter plaatse van woonkernen als gevolg van de ongebreidelde toename van klein luchtverkeer niet meer berekend, laat staan gehandhaafd.

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/07/12/beantwoording-kamervragen-over-de-uitruil-van-geluidsruimte-tussen-kleine-en-grote-luchtvaart-op-groningen-airport-eelde> (Kenmerk IENW/BSK-2021/189316 of Kamerstuk 2021D28979, vraag 7)

25. Door de uitruil tussen grote en kleine luchtvaart is een toename mogelijk van het aantal woningen binnen de 56 dB(A) Lden-contour. Dit is als volgt in te zien. De 56 dB(A) Lden-contour van de prognose is ongeveer hetzelfde als de 35 KE-contour voor de grote luchtvaart. Het aantal woningen daarbinnen is vastgesteld op 25. Als nu de geluidsruimte van de grote luchtvaart volledig ingezet wordt voor kleine luchtvaart zal de geluidshinder daarvan tien keer zo groot worden (onder de aanname van de 1:9 verhouding). Uitgedrukt in bkl betekent dat een toename van 10 bkl t.o.v. de prognose. Met andere woorden, de 50 bkl-contour wordt een 60 bkl-contour. Met de aannames die in de prognose gemaakt zijn over het vlieggedrag in de weekenden is 60 bkl ongeveer hetzelfde als 56 dB(A) Lden. Het Adecs-rapport geeft aan dat zich binnen de 50 bkl-contour 92 woningen bevinden. Dat is dus veel meer dan de 25 binnen de 35 KE-contour.
26. Bovengenoemde uiteenzetting over de toename van het aantal woningen dat te maken heeft met een overschrijding van de kritieke geluidsnorm houdt nog geen rekening met het feit dat, bij gelijkblijvende Lden-waarde, kleine luchtvaart sowieso als veel hinderlijker ervaren wordt dan grote luchtvaart. Om dit verschil te corrigeren heeft de minister geadviseerd om bij het (nog niet opgestelde) MER 5 dB(A) op te tellen bij het geluid van de kleine luchtvaart ("general aviation"). In dat geval wordt, bij volledige uitruil, de 56 dB(A) Lden-contour identiek aan de oude 45 bkl-contour, waarbinnen zich maar liefst 476 woningen bevinden!
27. Verweerder verwijst eveneens naar de beantwoording van Kamervragen over de uitruil tussen groot en klein verkeer<sup>5</sup>. In de beantwoording van de vragen 9 en 10 bevestigt de Minister dat sprake kan zijn van uitruil. Ook bevestigt de Minister bij antwoord 11 dat een verschuiving van de geluidbelasting kan optreden vanwege de gewijzigde handhavingssystematiek. De vraag om uitleg waarom het Omzettingsbesluit dan toch een 1 op 1 omzetting wordt genoemd wordt door de Minister genegeerd.
28. Verweerder vergelijkt het aantal lesbewegingen in 2020 (i.e. gebruiksjaar 2020-2021) met het aandeel klein verkeer in de invoerset voor de bkl-zone in de aanwijzing. Daarbij gaat verweerder voorbij aan het feit dat lesbewegingen bestaan uit VFR-verkeer (Visual Flight Rule-verkeer) dat in de berekening van de bkl-zone werd meegenomen en IFR-verkeer (Instrument Flight Rule-verkeer) dat in de berekening van de KE-zone werd meegenomen. Bovendien bestaat ook het niet-lesverkeer gedeeltelijk uit VFR verkeer dat in de berekening van de bkl-zone werd meegenomen. De exploitant weigert de verdeling tussen IFR- en VFR-bewegingen bekend te maken. Het aantal bewegingen dat ten behoeve van de bkl-zone in het aanwijzingsbesluit werd meegenomen is niet circa 59.000 bewegingen, maar 49.626 bewegingen, omdat ook hier de IFR-bewegingen niet moeten worden meegeteld. Van deze 49.626 bewegingen zijn er 20.378 overlandbewegingen (bestemming of herkomst elders) en 29.248 terreinbewegingen (opstijgen en landen op dezelfde luchthaven). Van het laatste aantal is het overgrote deel lesvluchten in de circuits.
29. Verweerder vermeldt het aantal lesbewegingen van circa 27.000 in 2020 (i.e. gebruiksjaar 1 april 2020 tot 31 maart 2021). De explosieve stijging in het aantal terreinbewegingen (grotendeels lesbewegingen) vond kortgeleden plaats, in de maanden maart tot en met mei 2021 (CBS Statline, juni nog niet bekend). In de maanden januari en februari werd nauwelijks gevlogen in verband met coronamaatregelen (1104 terreinbewegingen). In de maanden maart tot en met mei gaat het

<sup>5</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/07/12/beantwoording-kamervragen-over-de-uitruil-van-geluidsruimte-tussen-kleine-en-grote-luchtvaart-op-groningen-airport-eelde> (Kenmerk IENW/BSK-2021/189316 of Kamerstuk 2021D28979, vragen 9 tot en met 11)

om 16.864 terreinbewegingen. Extrapoleren van de maanden april en mei naar de rest van het gebruiksjaar 2020-2021 levert een aantal van 63.864 terreinbewegingen op. KLM Flight Academy, één van de vliegscholen op Eelde, geeft op 19 mei 2020 aan op jaarbasis 50.000 lesbewegingen te verwachten<sup>6</sup>. Dat zijn veel meer lesbewegingen in de circuits dan waarop de geluidsruimte voor de bkl in de Aanwijzing is gebaseerd (29.248 terreinbewegingen, grotendeels lesbewegingen). Op basis van deze cijfers verwachten we in 2021 een substantiële uitruil van geluidsruimte van groot naar klein verkeer, met alle extra overlast als gevolg.

30. Dat de overlast is toegenomen moge ook blijken uit de toename van klachten over geluidsoverlast. Bij het meldpunt van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde zijn in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020 al 813 meldingen van geluidsoverlast binnengekomen, tegen 99 in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2019. Uit de maandrapportage van maart 2021, de eerste maand dat de vliegscholen weer voluit konden gaan lesvliegen na de coronabeperkingen, blijkt dat het aantal klachten 718 bedroeg. Dat is een veelvoud van het aantal klachten in de maand maart van zes voorgaande jaren samen (182 klachten).<sup>7</sup>

## VII. BELANGEN: BESCHERMING OMGEVING

31. Zoals wij onder de punten 19 tot en met 30 hebben gesteld, bieden de grenswaarden in handhavingspunten in de Omzettingsregeling niet de bescherming van de omgeving die de Aanwijzing bood. Reparatie van deze bescherming is noodzakelijk, nu en in het te nemen luchthavenbesluit. Uitstel van het luchthavenbesluit leidt tot uitstel van deze reparatie.

## VIII. BELANGEN: TOETSING RBML

32. Verweerder stelt dat de RBML voor advies aan de Raad van State is voorgelegd. Uit de reactie van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op het advies van de Raad van State op het wetsvoorstel RBML blijkt dat de handhavingspunten nabij bebouwde kommen in het wetsvoorstel ambtshalve zijn vervangen door handhavingspunten in het verlengde van de start- en landingsbanen. De Raad van State heeft hierover dus niet meer kunnen adviseren (Advies 25 oktober 2005, Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 4).

## IX. BELANGEN: INTERIMBELEID

33. Verweerder stelt dat betrokken gemeenten verzocht zijn om op voorhand rekening te houden met nieuwe ruimtelijke beperkingengebieden in verband met geluid. Het betreft slechts een verzoek. Niet bekend is of de betrokken gemeenten hieraan gehoor geven. Bovendien zijn de nieuwe beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid nog niet bekend, omdat niet bekend is welk gebruik van de luchthaven in de toekomst zal worden toegestaan. Door het uitstel van een luchthavenbesluit blijft ook de duidelijkheid over toekomstige beperkingen uit. Daarmee ontstaat rechtsonzekerheid bij omwonenden waaronder leden van VOLE.

---

<sup>6</sup> <https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/160040/Groningen-Airport-Eelde-hofleverancier-van-nieuwe-piloten-voor-KLM-ook-in-crisistijd>

<sup>7</sup> <https://www.tmaeelde.nl/nl-NL/Artikelen/Kwartaalrapportages.html>

34. Juist dit interimbeleid voor geluid en externe veiligheid is één van de redenen dat het kabinet een langere overgangstermijn dan vijf jaar ongewenst vond. In de Memorie van Toelichting op het wetsvoorstel RMBL<sup>8</sup>:

*“Het eerste luchthavenbesluit – al dan niet met een gewijzigde gebruiksruimte – moet in ieder geval uiterlijk binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van de wet worden vastgesteld. Een langere overgangstermijn acht het kabinet ongewenst. Immers de overgangsbesluiten gaan nog uit van beperkingengebieden op grond van de Ke- en Bkl-contouren en niet van Lden -contouren. Ook zijn hierin nog geen gebieden opgenomen waar obstakelbeperkingen gelden. Bovendien komt pas een einde aan het interimbeleid voor externe veiligheid als ook PR-contouren in het beperkingengebied zijn verwerkt.”*

## **X. ONTVANKELIJKHEID**

35. Verweerder stelt de vraag of het beroep van VOLE tijdig is ingediend in de zin van artikel 6:12, vierde lid, van de Awb. Verweerder zelf heeft VOLE op het verkeerde been gezet door te stellen dat de beslistermijn van vijf jaar een ‘termijn van orde’ is. Daarnaast leek de procedure vanaf 2017 voortvarend te zijn opgepakt, totdat na verloop van tijd bleek dat de procedure een jaar later weer was stilgevallen. Ten slotte bleek pas bij de uitspraak van uw Afdeling in de beroepszaak rond Teuge (21 april 2021) dat de beslistermijn van vijf jaar geen ‘termijn van orde’ betreft.

## **XI. TE TREFFEN VOORZIENING**

36. Verweerder verzoekt uw Afdeling om, indien deze het beroep van VOLE ontvankelijk verklaart, een “andere voorziening”, als bedoeld in artikel 8:55d, derde lid Awb, te treffen dan het bepalen van een beslistermijn. Onzes inziens geeft het treffen van een “andere voorziening” een verkeerd signaal aan verweerder, een beloning voor trage besluitvorming. Wij verzoeken u een termijn te stellen voor het definitieve luchthavenbesluit voor Eelde. De “andere voorziening” in de vorm van een termijn voor uitsluitend de volgende stap in de procedure maakt de weg vrij voor verder uitstel van het definitieve besluit.
37. In plaats van de “andere voorziening” waar verweerder om verzoekt is eerder een andere vorm van “andere voorziening” op zijn plaats. Omwonenden zullen worden benadeeld bij het nu explosief stijgende aantal vliegbewegingen van de kleine luchtvaart, aangezien de bkl-contouren, die onder de Aanwijzing werden gehandhaafd, onder de Omzettingsregeling niet meer worden gehandhaafd. Daarom verzoeken wij uw Afdeling bij wijze van “andere voorziening” om te bepalen dat, tot het van kracht worden van het Luchthavenbesluit de geluidsruimten van de grote en kleine luchtvaart afzonderlijk dienen te worden gehandhaafd. Met zo’n bepaling wordt voorkomen dat door de uitruil van geluid, i.c. van grote naar kleine luchtvaart, onevenredige geluidsoverlast wordt afgewenteld op de omwonenden onder de vliegroutes en circuits van de kleine luchtvaart.
38. Handhaving van de afzonderlijke geluidsruimten van grote (KE) en kleine (bkl) luchtvaart kan op verschillende manieren:
- a. Handhaving van de KE- en bkl-contouren zoals die onder de Aanwijzing werden gehandhaafd.
  - b. Handhaving van afzonderlijke, te berekenen, Lden-contouren voor grote en kleine luchtvaart.
  - c. Handhaving op te berekenen grenswaarden op aanvullende handhavingpunten nabij woonkernen onder de circuits

<sup>8</sup> Kamerstukken II, 2005-2006, 30 452, nr. 3, p. 60.

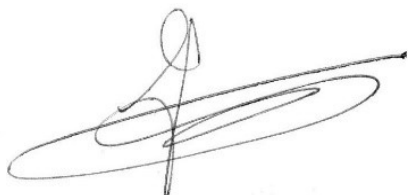


In de handhaving dient rekening te worden gehouden met de avond-, nacht- en weekendstraffactoren, zoals die onder de Aanwijzing golden.

## CONCLUSIE

Op grond van het voorgaande handhaaft VOLE de gronden van het beroep.

Met vriendelijke groet,  
Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde,



Ir. J. Wittenberg  
voorzitter



Dr. H. van Dijk  
secretaris