

Betreft : Platform Vlieghinder Teuge

Mw. mr. M. Bekooy
Keizerstraat 19
7411 HD DEVENTER

Datum
2 april 2025

Ons nummer
202204291/1/R1

Uw kenmerk
5-005

Inlichtingen
F. Keijzer
070-4264311

Onderwerp
Gelderland
Luchthavenbesluit luchthaven Teuge

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

In bovengenoemde procedure heeft de Afdeling uitspraak gedaan. De procedure is daarmee beëindigd.

Een kopie van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

202204291/1/R1.

Datum uitspraak: 2 april 2025

**AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK**

Uitspraak in het geding tussen:

**vereniging Platform Vlieghinder Teuge (hierna: PVT), gevestigd in Teuge,
gemeente Voorst,
appellante,**

en

**provinciale staten van Gelderland,
verweerders.**

Procesverloop

Bij besluit van 8 juni 2022 hebben provinciale staten een luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft PVT beroep ingesteld.

Provinciale staten hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (hierna: de STAB) heeft een deskundigenbericht uitgebracht. PVT heeft haar zienswijze daarop naar voren gebracht.

Provinciale staten hebben nadere stukken ingediend.

Bij besluit van 25 september 2024 hebben provinciale staten het luchthavenbesluit gewijzigd (hierna: het wijzigingsbesluit).

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 december 2024, waar PVT, vertegenwoordigd door mr. M. Bekooy, advocaat te Deventer, mr. G.F. Boreel, M.C.J. Klompjan en E. Haaksma, en provinciale staten, vertegenwoordigd door mr. M. Vlam, zijn verschenen. Verder is op de zitting N.V. Luchthaven Teuge, vertegenwoordigd door O.G. de Jong, als partij gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. Luchthaven Teuge ligt aan De Zanden 103 in Teuge, gemeente Voorst. De luchthaven is een burgerluchthaven van regionale betekenis. Bij het besluit van 8 juni 2022 hebben provinciale staten op grond van artikel 8.43 van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voor de luchthaven vastgesteld. Het luchthavenbesluit heeft betrekking op het opstijgen en landen van luchtvaartuigen en de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond. In het luchthavenbesluit zijn de openstellingstijden van de luchthaven vastgelegd. Ook is voor de verschillende categorieën vluchten bepaald wanneer deze niet mogen worden uitgevoerd. Daarvan kan incidenteel worden afgeweken. Verder bevat het luchthavenbesluit grenswaarden voor de geluidbelasting op twee handhavingspunten die op een kaart in een bijlage bij het besluit zijn weergegeven. Ten behoeve van de ruimtelijke ordening rond de luchthaven is in het luchthavenbesluit een beperkingengebied vastgesteld.

2. PVT behartigt de belangen van omwonenden die hinder ondervinden van luchthaven Teuge. Zij heeft met het oog op behartiging van die belangen beroep tegen het luchthavenbesluit ingesteld. Zij vreest voor een toename van geluidhinder voor omwonenden.

3. Bij het besluit van 25 september 2024 zijn enkele regels van het luchthavenbesluit gewijzigd (hierna: het wijzigingsbesluit). De wijzigingen

houden in dat het begrip exploitant is toegevoegd aan de begripsbepalingen, dat baancodes en een onjuiste verwijzing in de regels zijn gecorrigeerd en dat hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid zijn geactualiseerd.

Het beroep van PVT heeft op grond van artikel 6:19 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) van rechtswege mede betrekking op het wijzigingsbesluit.

4. De relevante regelgeving is opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak.

Wat aan het luchthavenbesluit vooraf ging

5. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 19 april 1996 een aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Teuge vastgesteld. Daarin was bepaald dat de geluidbelasting de vastgestelde zogenoemde 50 Bkl geluidzone niet mocht overschrijden. Verder was daarin onder meer bepaald dat per jaar maximaal 400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen, oftewel helikopterbewegingen, toegestaan waren. In de jaren daarna is het aanwijzingsbesluit een aantal keren gewijzigd. Bij besluit van 9 december 1999 werd de grenswaarde van 50 Bkl aangescherpt naar 47 Bkl (hierna: de -3 Bkl maatregel). De omvang van de geluidzone en daarmee de ligging van de geluidcontour wijzigden niet. Bij besluit van 24 juni 2003 werd het aantal toegestane helikopterbewegingen verhoogd van maximaal 400 naar 1.500 per jaar. Bij besluit van 10 december 2007 werd het toegestane aantal vliegbewegingen met straalvliegtuigen verhoogd van 100 naar 500 per jaar en het aantal helikopterbewegingen verlaagd van 1.500 naar 1.365 per jaar.

Bij de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) zijn bevoegdheden uit de luchtvaartwetgeving overgegaan naar de provincies (Stb. 2008, 561). Op 15 december 2010 heeft de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een omzettingsregeling voor luchthaven Teuge vastgesteld als bedoeld in artikel X van de Wijzigingswet. Deze is daarna twee keer gewijzigd (hierna: de Omzettingsregeling). In de Omzettingsregeling zijn geluidgrenswaarden in dB(A) L_{den} opgenomen voor burgerluchtverkeer met een startmassa van minder dan 6.000 kg. Daarnaast zijn daarin maximaal 1.365 helikopterbewegingen en 500 bewegingen van luchtverkeer met een toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg toegestaan. De bepalingen van de Omzettingsregeling vervallen op het moment van inwerkingtreding van het eerste luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.43 van de Wet luchtvaart.

In 2016 is vastgesteld dat in de Omzettingsregeling abusievelijk een grotere geluidruimte is opgenomen dan was beoogd. Er was geen rekening gehouden met de -3 Bkl maatregel. Die fout is niet hersteld. In plaats daarvan hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Gelderland en luchthaven Teuge in februari 2017 afspraken gemaakt. Afsgesproken is dat de luchthaven een aanvraag bij provinciale staten indient om een luchthavenbesluit vast te stellen. Voor die aanvraag zullen onderbouwende studies worden verricht, waaronder een marktonderzoek en de noodzakelijke milieustudies. Daarbij zal de oorspronkelijk beoogde geluidruimte als referentiesituatie worden gebruikt.

Ingetrokken beroepsgronden

6. PVT heeft op de zitting haar beroepsgronden over toepassing van een meteotoeslag en artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens ingetrokken.

Geluid- en gebruiksruimte

7. PVT betoogt dat de in het luchthavenbesluit opgenomen geluidgrenswaarden leiden tot een flexibiliteit die onvoldoende wordt begrensd. Volgens haar zijn aanvullende geluidregels nodig. Zij stelt dat omwonenden van de luchthaven vooral last hebben van valscherp-, rond- en aerobaticsvluchten. Door in het luchthavenbesluit te volstaan met geluidgrenswaarden die gelden voor zowel klein luchtverkeer als voor helikopters en groot luchtverkeer, wordt mogelijk gemaakt dat het aantal vliegbewegingen met kleine luchtvaartuigen met 40% toeneemt. Met het stellen van aanvullende regels, zoals het bepalen van een maximumaantal vliegbewegingen per type luchtvaartuig per jaar, kan deze intensivering van het gebruik van de luchthaven en de daardoor veroorzaakte extra hinder worden voorkomen. Volgens PVT hebben provinciale staten nagelaten om een deugdelijke afweging te maken over de invulling van de bevoegdheid om op dit punt aanvullende regels te stellen.

PVT betoogt verder dat de in artikel 3.5 van het luchthavenbesluit geregelde verruiming van de openstellingstijden in strijd is met het provinciale beleid, dat uitgaat van het beleidsneutraal omzetten van de Omzettingsregeling.

7.1. Op grond van artikel 8.44, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet luchtvaart moet een luchthavenbesluit grenswaarden en regels bevatten voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting.

7.2. In het luchthavenbesluit zijn grenswaarden gesteld voor de geluidbelasting op twee handhavingpunten. Deze handhavingpunten bevinden zich op een afstand van 100 m van de uiteinden van de start- en landingsbaan. De geluidgrenswaarden gelden voor alle startende en landende luchtvaartuigen met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 150 kg. In het luchthavenbesluit is het gebruik van luchthaven Teuge verder beperkt door de daarin geregelde openstellingstijden.

In de Nota van toelichting bij het luchthavenbesluit is ingegaan op de veranderingen van het mogelijke gebruik ten opzichte van de Omzettingsregeling. Daarin is uiteengezet dat onder de Omzettingsregeling geldt dat, als de maximale aantallen vliegbewegingen door helikopters en groot luchtverkeer niet worden benut, de daarbij behorende overblijvende geluidruimte niet kan worden benut voor klein luchtverkeer. In het luchthavenbesluit is de in de Omzettingsregeling toegestane geluidbelasting door vliegbewegingen met helikopters en groot luchtverkeer opgeteld bij de geluidruimte voor het kleine luchtverkeer. Provinciale staten onderkennen dat de luchthaven de totale geluidruimte hierdoor flexibeler kan benutten, omdat ruimte die overblijft van helikopter- en groot luchtverkeerbewegingen benut kan worden voor klein luchtverkeer. Zij onderkennen in de Nota van toelichting bij het luchthavenbesluit ook dat het samenvoegen van de geluidruimten consequenties voor de omgeving kan hebben. Provinciale

staten hebben laten berekenen wat het betekent als geen vliegbewegingen met helikopters en groot luchtverkeer worden gemaakt en wat het betekent als het aantal vliegbewegingen met helikopters en groot luchtverkeer ongeveer gelijk blijft aan de afgelopen jaren. In het eerste geval ontstaat er volgens de Nota van toelichting ongeveer 40% meer ruimte voor vliegbewegingen met kleine vliegtuigen en in het tweede geval ongeveer 20%. In verweer stellen provinciale staten dat een dergelijke toename niet realistisch is, gezien het huidige gebruik van de luchthaven. Volgens provinciale staten is het daarom niet te verwachten dat de geluidruimte, die momenteel niet benut wordt door helikopters en groot luchtverkeer, in zijn geheel benut zal worden door klein luchtverkeer. Zij zien daarom geen reden om naast de toegestane geluidruimte, het aantal vliegbewegingen per type luchtvaartuigen vast te leggen in het luchthavenbesluit.

In de Nota van toelichting bij het luchthavenbesluit staat verder dat in de aanvraag van de luchthaven veranderingen ten opzichte van de Omzettingsregeling zijn opgenomen, waaronder de gevraagde mogelijkheid om incidenteel af te wijken van de openingstijden voor ad hoc-activiteiten, met een maximum van 12 keer per jaar. In de Artikelsgewijze toelichting bij het luchthavenbesluit staat over de in artikel 3.5 opgenomen afwijkmogelijkheid dat er daarmee ruimte blijft voor uitzonderingen op openingstijden en/of evenementen zonder dat de hinder in de omgeving onaanvaardbaar toeneemt.

7.3. De Afdeling overweegt dat provinciale staten bij de vaststelling van een luchthavenbesluit een besluit nemen over de gebruiksruimte van een luchthaven. Bij dat besluit moeten zij alle bij de luchthaven betrokken belangen afwegen.

Provinciale staten hebben in 2009 het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland vastgesteld. Volgens de Nota van toelichting bij het luchthavenbesluit werd in dat beleid uitgegaan van het beleidsneutraal omzetten van de Omzettingsregeling. Dit beleid biedt volgens provinciale staten de mogelijkheid tot een nadere weging van luchtvaart met onder meer veroorzaakte hinder, zoals geluidhinder. In de Nota van toelichting is verder beschreven dat uit nadien uitgewerkt beleid, zoals de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland, volgt dat de schaarse ruimte vergt dat keuzes worden gemaakt en dat de provincie daarbij inzet op een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Het omgevingsbeleid voor luchtvaart zal gelet hierop worden geactualiseerd en de aanvraag voor luchthaven Teuge is volgens de Nota van toelichting tegen deze achtergrond beoordeeld. Uit de Nota van toelichting blijkt dat die beoordeling heeft geleid tot de beslissing om niet te volstaan met een een-op-een-omzetting van de Omzettingsregeling, na correctie van de erkende fout. Provinciale staten hebben met het oog op de belangen van de omgeving in de regels een extra beperking voor valschermvluchten in de weekenden opgenomen. Verder staat in de Nota van toelichting bij de belangenafweging het voornemen van provinciale staten om op termijn in te zetten op het terugbrengen van onder meer de geluidruimte.

De Afdeling stelt vast dat het luchthavenbesluit de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven niet beperkt tot de bestaande rechten en in die zin dus niet beleidsneutraal is, maar een ander gebruik van de luchthaven toestaat. Dat provinciale staten niet verwachten dat het kleine luchtverkeer zal toenemen door benutting van de geluidruimte die is

berekend voor helikopters en groot luchtverkeer, neemt niet weg dat die toename wel mogelijk is gemaakt. Uit het luchthavenbesluit blijkt niet of provinciale staten een dergelijke toename met het oog op de belangen van omwonenden wenselijk en aanvaardbaar vinden. Op de zitting hebben zij op dit punt volstaan met verwijzing naar de keuze van de wetgever voor geluidgrenswaarden op bepaalde handhavingspunten. Daarmee miskennen zij dat de wetgever de verdere invulling van een luchthavenbesluit aan provinciale staten heeft overgelaten. Het is aan provinciale staten om hierin een passende afweging te maken. Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Wijzigingswet volgt dat zij bijvoorbeeld handhavingspunten kunnen toevoegen op andere locaties, aparte geluidgrenswaarden kunnen stellen voor klein luchtverkeer, eisen kunnen stellen aan de vluchtuitvoering in combinatie met openingstijden of aantallen vliegbewegingen of een baanverdelingsregeling (Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 3, blz. 22, 26 en 27). Provinciale staten kunnen daarom het gebruik van de luchthaven verder begrenzen dan zij hebben gedaan, zonder daarmee afbreuk te doen aan de bestaande rechten van de luchthaven. De keuze om dat niet te doen is niet deugdelijk gemotiveerd. Ook de keuze om de openstellingstijden te verruimen door toe te staan dat daarvan in incidentele gevallen wordt afgeweken, is niet deugdelijk gemotiveerd. Uit de aanvraag van de luchthaven blijkt dat die verruiming is gevraagd in verband met eventuele uitzonderlijke aanvragen voor bijvoorbeeld wereldrecordpogingen of tv-opnames. Waarom provinciale staten dat belang zwaarwegender achten dan het belang van omwonenden bij rust in de perioden buiten de reguliere, onder de Omzettingsregeling geldende openstellingstijden, is echter niet inzichtelijk gemaakt.

Uit het voorgaande volgt dat het besluit van 8 juni 2022 in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering en daarom in strijd is met artikel 3:46 van de Awb.

7.4. Het betoog slaagt.

8. PVT betoogt dat bij de berekening van de geluidgrenswaarden op de twee handhavingspunten is uitgegaan van een te groot aantal vliegbewegingen. In de aanvraag en in het luchthavenbesluit is uitgegaan van in totaal 82.205 vliegbewegingen en dit is volgens haar een verdubbeling van het aantal vliegbewegingen ten opzichte van de bestaande rechten van de luchthaven. PVT voert aan dat het door Adecs Airinfra Consultants op 17 mei 2019 opgestelde rapport "Berekeningsrapportage voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit ten behoeve van het luchthavenbesluit Teuge" (hierna: het rapport van Adecs 2019) op dit punt ondeugdelijk is. De fout in de Omzettingsregeling is daarin ten onrechte niet gecorrigeerd door halvering van het aantal vliegbewegingen met de kleine vliegtuigen, maar door aan te nemen dat de hele vloot van de kleine vliegtuigen 3 dB(A) stiller is geworden. Die onjuiste correctie werkt volgens haar ook door in de berekening van de 'uitruil' tussen helikopters en klein luchtverkeer die op grond van het besluit van 24 juni 2003 zou hebben moeten plaatsvinden.

8.1. In artikel 3.2 van het luchthavenbesluit zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting op de twee handhavingspunten HH08 en HH26 opgenomen. Die grenswaarden zijn respectievelijk 57,99 en

58,01 dB(A) L_{den} .

Aan deze grenswaarden ligt het rapport van Adecs 2019 ten grondslag, dat bij de aanvraag van de luchthaven is gevoegd. In het rapport is uitgegaan van in totaal 82.205 vliegbewegingen, waarvan 76.404 vliegbeweging met klein luchtverkeer. In het rapport staat dat, om invulling te geven aan de beoogde reductie van de geluidbelasting van 3 dB(A), voor het kleine verkeer het aantal vliegtuigbewegingen ongewijzigd is gehouden en de geluidcategorieën 3 dB(A) stiller zijn gemaakt.

8.2. De STAB heeft vastgesteld dat het rapport van Adecs 2019 niet duidelijk maakt op welke wijze de reductie van 3 dB(A) precies in de berekening is verwerkt. Na analyse van nader opgevraagde databestanden concludeert de STAB dat Adecs bij de berekening niet is uitgegaan van een verschuiving van vliegbewegingen naar een stillere geluidcategorie, maar van een kleiner aantal vliegbewegingen klein luchtverkeer. Uit de opgevraagde invoergegevens leidt de STAB af dat voor klein luchtverkeer destijds bij de Omzettingsregeling is uitgegaan van 82.239 vliegbewegingen en bij de berekening voor het luchthavenbesluit van 40.204 vliegbewegingen, wat meer dan een halvering is. Een halvering levert rekentechnisch een reductie van de geluidbelasting op van 3 dB(A) en daarmee is dan ook volgens de STAB de fout in de Omzettingsregeling gecorrigeerd. De Afdeling overweegt dat, zoals de STAB stelt en anders dan PVT aanvoert, bij zo'n halvering niet van belang is dat op het moment van invoering van de -3 Bkl maatregel een andere versie van de Appendices gold. Op grond van de Regeling burgerluchthavens, zoals die op 8 juni 2022 luidde, moest bij berekening van de geluidbelasting als gevolg van het gehalveerde aantal vliegbewegingen de meest recente versie van de Appendices worden gebruikt. De door PVT bedoelde 'uitruil' hoefde niet opnieuw te worden berekend. Die compensatie van de toename van het aantal helikopterbewegingen was gebaseerd op het besluit van 24 juni 2003 en betrof geen fout in de Omzettingsregeling.

De resultaten van het onderzoek van de STAB nemen niet weg dat uit het rapport van Adecs 2019 zelf niet kon worden afgeleid hoe de in het luchthavenbesluit opgenomen geluidgrenswaarden berekend zijn. De inhoud van het rapport is niet in overeenstemming met de wijze waarop de reductie daadwerkelijk is berekend. Provinciale staten hebben het rapport daarom niet aan het luchthavenbesluit ten grondslag mogen leggen. Het besluit van 8 juni 2022 is in zoverre niet zorgvuldig voorbereid en daarom in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

8.3. Het betoog slaagt.

9. PVT voert verder aan dat bij de berekening van de geluidbelasting is uitgegaan van een forse uitbreiding van het feitelijke aantal vliegbewegingen vanaf 2014. Met verwijzing naar de jaarlijkse geluidrapportages van luchthaven Teuge stelt zij dat het aantal vliegbewegingen vanaf 2014 schommelt tussen de 40.589 en 48.951, met een uitschieter naar 53.727. De uitbreiding van het feitelijke aantal vliegbewegingen is volgens haar niet nodig en de behoefte daaraan is niet aangetoond.

9.1. De STAB heeft aan de hand van de opgevraagde invoergegevens vastgesteld dat Adecs voor de berekening van de geluidgrenswaarden in werkelijkheid is uitgegaan van in totaal 42.183 vliegbewegingen. Dat aantal

is lager dan de door PVT genoemde aantallen in de jaren vanaf 2014, met uitzondering van het jaar 2015 toen 40.589 vliegbewegingen werden gemaakt. Hoewel het rapport van Adecs 2019 ten onrechte anders deed vermoeden, mist het betoog dus feitelijke grondslag.

9.2. Het betoog slaagt niet.

10. Bij brief van 12 mei 2023 heeft PVT haar beroepsgronden aangevuld. Zij betoogt daarin dat de in het rapport van Adecs 2019 berekende geluidgrenswaarden onnodig hoog zijn, omdat ze zijn 'opgepompt' door het invoeren van onjuiste data. Volgens haar zijn onjuiste gegevens ingevoerd voor groot luchtverkeer, de etmaalverdeling voor helikopters en groot luchtverkeer en de vlootmix klein luchtverkeer.

In zaken waarin de Afdeling de STAB heeft verzocht om een deskundigenbericht uit te brengen, is het indienen van nieuwe beroepsgronden later dan drie weken nadat dit verzoek is verzonden, in strijd met de goede procesorde. De Afdeling heeft de STAB in deze zaak al op 29 november 2022 verzocht een deskundigenbericht uit te brengen. De Afdeling laat daarom deze beroepsgronden, die de STAB niet heeft beoordeeld, buiten beschouwing.

Geluidbelasting door taxiën en proefdraaien

11. PVT betoogt dat het geluid veroorzaakt door taxiën en proefdraaien van luchtvaartuigen ten onrechte niet is onderzocht en niet is betrokken bij de vaststelling van het luchthavenbesluit. De hinder door dit gebruik van de luchthaven moet volgens haar in het luchthavenbesluit worden beperkt met het oog op een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

11.1. De geluidbelasting veroorzaakt door bewegingen van een luchtvaartuig die gerelateerd zijn aan het uitvoeren van een start of een landing, zoals het taxiën en proefdraaien direct voor de start, valt onder de reikwijdte van het luchthavenbesluit (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 17 januari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:134, onder 6.2). Op grond van de Regeling burgerluchthavens wordt het geluid van taxiën en proefdraaien direct voor de start echter buiten beschouwing gelaten bij de berekening van L_{den} -grenswaarden. Zoals in de uitspraak van 17 januari 2024 is overwogen en ook volgt uit wat hiervoor onder 7.3 is overwogen, mogen in het luchthavenbesluit wel aanvullende, operationele regels worden opgenomen om geluidhinder als gevolg van taxiën en proefdraaien te beperken.

11.2. Bij de geluidberekening in het rapport van Adecs 2019 is de geluidbelasting door taxiën en proefdraaien direct voor de start terecht niet meegenomen. In het door Adecs op 30 maart 2021 opgestelde rapport "Milieueffecten luchthaven Teuge, Passende beoordeling" is ten behoeve van het luchthavenbesluit een analyse van de mogelijke milieueffecten van luchthaven Teuge gemaakt (hierna: het rapport van Adecs 2021). Daarin is de geluidbijdrage van en mogelijke hinder door taxiën en proefdraaien niet onderzocht. Uit het luchthavenbesluit blijkt niet dat provinciale staten daar zelf onderzoek naar hebben gedaan. In verweer hebben provinciale staten gesteld dat op de luchthaven maatregelen zijn genomen om overlast als

gevolg van taxiën en proefdraaien te voorkomen. Ter voorkoming van geluidsoverlast moeten het taxiën en proefdraaien volgens provinciale staten achter een geluidswal plaatsvinden.

De STAB stelt dat de bijdrage van taxiën en proefdraaien direct voor de start aan de geluidbelasting buiten een luchthavengebied zich doorgaans beperkt tot de zeer directe omgeving van een luchthaven. Of dat in het geval van luchthaven Teuge ook zo is, heeft de STAB niet kunnen beoordelen omdat daarnaar geen onderzoek is gedaan. De STAB heeft daardoor ook niet kunnen beoordelen of taxiën en proefdraaien tot een ongewenste situatie leidt bij de dichtbij de luchthaven liggende woningen. Volgens de STAB kunnen berekeningen, als die nodig zijn, worden uitgevoerd met toepassing van de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" uit 1999.

Uit het verweerschrift en uit wat is besproken op de zitting over de geluidswal, maakt de Afdeling op dat provinciale staten niet uitsluiten dat taxiën en proefdraaien direct voor de start kunnen leiden tot geluidhinder bij nabijgelegen woningen. Anders dan het verweerschrift doet vermoeden, is in het luchthavenbesluit niet geregeld dat taxiën en proefdraaien achter een geluidswal moeten plaatsvinden om die hinder te beperken of te voorkomen. Met de STAB acht de Afdeling ook niet aannemelijk dat taxiën alleen achter de aanwezige geluidswal zal plaatsvinden en ook niet dat die geluidswal de geluidhinder bij alle nabijgelegen woningen beperkt. Het besluit van 8 juni 2022 is in zoverre niet zorgvuldig voorbereid. Dit is in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

11.3. Het betoog slaagt.

Milieueffectrapportage

12. PVT betoogt dat provinciale staten ten onrechte geen m.e.r.-beoordelingsbesluit hebben genomen. Volgens haar hadden provinciale staten een m.e.r.-beoordeling moeten maken, omdat een activiteit als bedoeld in categorie D 6.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (hierna: het Besluit m.e.r.) wordt toegestaan en het luchthavenbesluit wordt genoemd in kolom 4 in categorie D.6 van de bijlage bij het Besluit m.e.r..

12.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de activiteit die wordt toegestaan niet valt onder categorie D 6.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., zodat bij de voorbereiding geen m.e.r.-beoordeling hoefde te worden gemaakt. Zij wijzen in dit verband op de uitspraak van de Afdeling van 30 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3051. De grenswaarden zijn ten opzichte van de Omzettingsregeling gewijzigd als gevolg van de L_{den}-systematiek, maar die wijziging is volgens hen niet of nauwelijks waarneembaar voor het menselijk oor. Het beperkingengebied voor geluid is bovendien kleiner dan in de Omzettingsregeling.

12.2. Ten tijde van de vaststelling van het luchthavenbesluit gold het Besluit m.e.r..

Zoals hiervoor onder 7.3 is overwogen, staat het luchthavenbesluit een ander gebruik van de luchthaven toe doordat de geluidgrenswaarden, anders dan onder de Omzettingsregeling, voor al het luchthavenluchtverkeer

gelden en de openstellingstijden in de zomer zijn verruimd voor incidenteel gebruik. Daarmee wordt toestemming gegeven voor wijziging van het gebruik van de luchthaven als bedoeld in categorie 6.2, onderdeel D, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Een geval als bedoeld in kolom 2 van die categorie is echter niet aan de orde, omdat het beperkingengebied binnen het onder de Omzettingsregeling geldende beperkingengebied valt en de geluidgrenswaarden een beter beschermingsniveau bieden dan de onder de Omzettingsregeling geldende geluidgrenswaarden. Dit betekent dat artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. van toepassing is en dus een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling moest worden verricht.

De door provinciale staten aangehaalde uitspraak van 30 september 2015 leidt niet tot een ander oordeel. Die uitspraak moet worden gelezen in het licht van artikel 2, vijfde lid, van het Besluit m.e.r., zoals dat luidde tot 7 juli 2017. Tot die datum gold de m.e.r.-beoordelingsplicht voor de in kolom 1 bedoelde activiteiten als die voldeden aan de drempelwaarden van kolom 2. Werd niet voldaan aan de drempelwaarden dan bestond op grond van artikel 2, vijfde lid, zoals dat toen luidde, een vergewisplicht. Aan de uitspraak van 30 september 2015, waarin gelet op de drempelwaarden is geconcludeerd dat er geen m.e.r.-beoordelingsplicht was, kan daarom niet worden ontleend dat in dit geval geen m.e.r.-beoordeling hoefde te worden gemaakt. Sinds 7 juli 2017 is bovendien ook een zogenoemd m.e.r.-beoordelingsbesluit vereist als niet wordt voldaan aan de in kolom 2 vermelde drempelwaarden voor de desbetreffende activiteit (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 9 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2298, onder 6).

Provinciale staten hebben geen m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen. Dit betekent dat niet is voldaan aan de in artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. neergelegde verplichting de daar genoemde artikelen uit de Wet milieubeheer toe te passen. Het luchthavenbesluit is genomen in strijd met de artikelen 7.16 en volgende van de Wet milieubeheer.

12.3. Het betoog slaagt.

13. PVT voert aan dat de milieueffecten van de voorgenomen wijziging van vliegroutes ten onrechte niet zijn meegenomen in het rapport van Adecs 2021. Zij betoogt ook dat milieueffecten van vliegroutes in het Besluit m.e.r. aan een m.e.r.-beoordeling worden onttrokken. In kolom 4 van categorie 6.2, onderdeel D, van de bijlage bij het Besluit m.e.r., voor zover hier van belang, zijn namelijk alleen besluiten tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit aangewezen, terwijl vliegroutes niet worden vastgesteld bij een luchthavenbesluit. De beperking tot luchthavenbesluiten in kolom 4 is daarom volgens haar in strijd met Richtlijn 2011/92/EU (PB 2012, L 26; de m.e.r.-richtlijn). Zij verzoekt de Afdeling om het Hof van Justitie hierover een prejudiciële vraag te stellen.

13.1. In het rapport van Adecs 2021 staat dat daarin een onverplichte m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd. Volgens provinciale staten geeft het rapport inzicht in de milieueffecten van het aangevraagde luchthavenbesluit. In de Nota van toelichting bij het luchthavenbesluit staat dat provinciale staten het rapport daarom hebben meegenomen in de beoordeling van de aanvraag en dat zij zich kunnen vinden in de bevindingen in het rapport.

13.2. De Afdeling overweegt dat de milieueffecten van een vliegroute die wijzigt als gevolg van een luchthavenbesluit als een direct gevolg van dit luchthavenbesluit kunnen worden toegerekend aan de luchthaven. Dat betekent dat wijzigingen in vliegroutes die samenhangen met het luchthavenbesluit moeten worden betrokken bij de beoordeling of het luchthavenbesluit belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben. Die effecten worden dan ook niet onttrokken aan een m.e.r.-beoordeling als die vereist is. Zoals hiervoor is overwogen, moest in dit geval een m.e.r.-beoordeling worden gemaakt, zodat het betoog dat het Besluit m.e.r. niet een volledige implementatie van de m.e.r.-richtlijn vormt, in zoverre feitelijke grondslag mist.

Hieruit volgt dat beantwoording van de door de PVT opgeworpen vraag niet nodig is voor de oplossing van deze zaak. Gelet op de arresten van het Hof van Justitie van 6 oktober 1982, Cilfit, ECLI:EU:C:1982:335, punt 10 en 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management, ECLI:EU:C:2021:799, punt 34, bestaat dan ook geen aanleiding tot het stellen van prejudiciële vragen.

13.3. In dit geval leidt het luchthavenbesluit tot gewijzigde vliegroutes, die zijn beschreven in paragraaf 2.3.3 van het rapport van Adecs 2019. Uit het rapport van Adecs 2021 blijkt echter niet dat de milieueffecten daarvan betrokken zijn bij de beoordeling of de luchthaven belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Daarbij wordt opgemerkt dat het bij die beoordeling niet alleen gaat om negatieve effecten op de contouren of op de geluidbelasting in de handhavingspunten.

Het rapport van Adecs 2021 voldoet in zoverre niet aan artikel 7.16 van de Wet milieubeheer en het luchthavenbesluit is in zoverre niet zorgvuldig voorbereid en daarom in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

13.4. Het betoog, voor zover dat betrekking heeft op het rapport van Adecs 2021, slaagt.

14. PVT betoogt verder dat provinciale staten en de minister hebben toegezegd dat de fout in de Omzettingsregeling wordt hersteld met behulp van een volwaardig milieueffectrapport. Zij wijst in dit verband op een brief van de directeur Luchtvaart van het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu van 3 maart 2017, waarin zij wordt geïnformeerd over de gekozen oplossing voor de ontstane situatie. Omdat geen milieueffectrapport is gemaakt, is het luchthavenbesluit volgens haar in strijd met het vertrouwensbeginsel vastgesteld.

14.1. In de brief van 3 maart 2017 staat dat luchthaven Teuge bij de provincie een aanvraag zal indienen om een luchthavenbesluit vast te stellen. Daarvoor zullen volgens de brief allerlei onderbouwende studies worden verricht, waaronder een marktonderzoek en "de noodzakelijke milieustudies (MER)".

14.2. Wie zich beroept op het vertrouwensbeginsel moet aannemelijk maken dat van de kant van de overheid toezeggingen of andere uitlatingen zijn gedaan of gedragingen zijn verricht waaruit hij/zij in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs kon en mocht afleiden of het bestuursorgaan een bepaalde bevoegdheid zou uitoefenen en zo ja hoe.

De Afdeling is van oordeel dat PVT uit de brief van 3 maart 2017 niet redelijkerwijs heeft kunnen en mogen afleiden dat provinciale staten bij de voorbereiding van het luchthavenbesluit hoe dan ook een milieueffectrapport zou maken of luchthaven Teuge daartoe zou verplichten. Los van de omstandigheid dat de brief niet van provinciale staten afkomstig is, laat de passage ruimte voor het maken van een andere rapportage over de gevolgen voor het milieu. Het vermelden van de afkorting MER is onvoldoende om hieraan het vertrouwen te ontnemen dat een milieueffectrapport wordt gemaakt.

14.3. Dit betoog slaagt niet.

Regels in het luchthavenbesluit

15. PVT heeft verder nog beroepsgronden aangevoerd tegen regels in het luchthavenbesluit over openingstijden en een rapportageverplichting. Die gronden geven geen aanleiding voor de conclusie dat het luchthavenbesluit verder nog gebreken bevat, met uitzondering van de gronden die betrekking hebben op wat hierna wordt overwogen.

16. In artikel 3.4, zesde lid, van het luchthavenbesluit is bepaald dat in de zomerperiode er per kalendermaand minimaal vier dagdelen op zaterdag of zondag zijn waarop geen vluchten voor valschermspringen met een luchtvaartuig met een geluidcategorie 1, 2, 3 of 4 plaatsvinden.

In de Artikelsgewijze toelichting bij het luchthavenbesluit staat dat dit de vliegtuigen zijn die het meeste geluid veroorzaken en dat de beperking daarom niet geldt voor stillere luchtvaartuigen met een indeling in categorie 5 of hoger. In verweer hebben provinciale staten met verwijzing naar een uitgevoerd belevingsonderzoek gesteld dat omwonenden de meeste overlast ondervinden van valschermvluchten en dat zij daarom deze beperking hebben opgenomen. Hierdoor worden voor de omgeving voorspelbare rustmomenten gecreëerd. Op de zitting heeft PVT echter onweersproken gesteld dat vliegtuigen tot en met geluidcategorie 4 niet of nauwelijks worden gebruikt, zodat de bepaling geen bescherming voor omwonenden biedt. Gelet hierop is onvoldoende gemotiveerd waarom de beperking alleen betrekking heeft op deze categorieën vliegtuigen. Het luchthavenbesluit is op dit punt niet deugdelijk gemotiveerd en daarom in zoverre in strijd met artikel 3:46 van de Awb.

17. Artikel 3.5, eerste lid, van het luchthavenbesluit, zoals dat is gewijzigd bij het wijzigingsbesluit, bepaalt dat het de exploitant is toegestaan om toestemming te verlenen om incidenteel buiten de in artikel 3.4, eerste tot en met zesde lid, genoemde openingstijden gebruik te maken van de luchthaven.

Hiervoor, onder 7.3, is al overwogen dat de keuze om de openstellingstijden te verruimen door toe te staan dat daarvan in incidentele gevallen wordt afgeweken, niet deugdelijk gemotiveerd is. De Afdeling stelt vast dat uit de bepaling zelf volgt dat toestemming kan worden gegeven voor afwijking van de openstellingstijden voor alle in artikel 3.4 benoemde categorieën vluchten tegelijk. PVT heeft aangevoerd dat onduidelijk is of dat ook de bedoeling is. Op de zitting hebben provinciale staten daarover geen duidelijkheid kunnen geven. Daarmee is ook onduidelijk of provinciale staten

de gevolgen van een afwijking voor alle categorieën vluchten tegelijk aanvaardbaar vinden. Het luchthavenbesluit is daarom ook op dit punt niet deugdelijk gemotiveerd en in zoverre in strijd met artikel 3:46 van de Awb.

Conclusie

18. Het beroep tegen het besluit tot vaststelling van het luchthavenbesluit van 8 juni 2022 is gegrond. Dat besluit moet worden vernietigd wegens strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Awb en artikelen 7.16 en volgende van de Wet milieubeheer. Daarmee komt aan het wijzigingsbesluit geen betekenis meer toe, zodat ook dat besluit moet worden vernietigd.

19. Dit betekent dat provinciale staten een nieuw luchthavenbesluit voor luchthaven Teuge moeten vaststellen en bekendmaken overeenkomstig artikel 6 van de Bekendmakingswet.

20. Het betekent ook dat voor luchthaven Teuge opnieuw de Omzettingsregeling gaat gelden, totdat een nieuw luchthavenbesluit in werking is getreden. De Omzettingsregeling heeft echter te ruime geluidgrenswaarden, omdat daarin geen rekening is gehouden met de -3 Bkl maatregel. Gelet op de belangen van omwonenden, ziet de Afdeling daarom aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb een voorlopige voorziening te treffen. Zij zal bij wijze van voorlopige voorziening bepalen dat voor de in de tabel in bijlage 1 bij de Omzettingsregeling vermelde grenswaarden in de handhavingspunten 09 en 27 moet worden gelezen: 56,51 en 56,08 dB(A) L_{den} . Dit zijn de in het rapport van Adecs 2021 berekende waarden waarin de -3 Bkl correctie is verwerkt. De voorlopige voorziening vervalt op het moment van inwerkingtreding van het eerste luchthavenbesluit voor luchthaven Teuge.

21. Provinciale staten moeten de proceskosten vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart het beroep tegen de besluiten van provinciale staten van Gelderland van 8 juni 2022, kenmerk 2022-266, en 25 september 2024, kenmerk 2024-586, gegrond;
- II. vernietigt deze besluiten;
- III. treft de voorlopige voorziening dat voor de in de tabel in bijlage 1 bij de Omzettingsregeling luchthaven Teuge vermelde grenswaarden in de handhavingspunten 09 en 27 moet worden gelezen: 56,51 en 56,08 dB(A) L_{den} , totdat het eerste luchthavenbesluit voor luchthaven Teuge in werking is getreden;
- IV. veroordeelt provinciale staten van Gelderland tot vergoeding van bij vereniging Platform Vlieghinder Teuge in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 2.267,50, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;
- V. gelast dat provinciale staten van Gelderland aan vereniging Platform Vlieghinder Teuge het door haar voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 365,00 vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. E.A. Minderhoud, voorzitter, en mr. G.O. van Veldhuizen en mr. M.M. Kaajan, leden, in tegenwoordigheid van mr. Y.C. Visser, griffier.

w.g. Minderhoud
voorzitter

w.g. Visser
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 2 april 2025

148

Verzonden: 2 april 2025

BIJLAGE**Algemene wet bestuursrecht****Artikel 3:2**

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Artikel 3:46

Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.

Artikel 6:19

1. Het bezwaar of beroep heeft van rechtswege mede betrekking op een besluit tot intrekking, wijziging of vervanging van het bestreden besluit, tenzij partijen daarbij onvoldoende belang hebben.
[...].

Wet milieubeheer (tot 1 januari 2024)**Artikel 7.16**

1. Indien degene die een activiteit wil ondernemen, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, voornemens is een verzoek in te dienen tot het nemen van een besluit als bedoeld in het vierde lid van dat artikel, deelt hij dat voornemen schriftelijk mee aan het bevoegd gezag.
2. Bij de mededeling, bedoeld in het eerste lid, wordt in ieder geval de volgende informatie verstrekt:
 - a. een beschrijving van de activiteit, met in het bijzonder:
 - 1°. een beschrijving van de fysieke kenmerken van de gehele activiteit en, voor zover relevant, van sloopwerken;
 - 2°. een beschrijving van de locatie van de activiteit, met bijzondere aandacht voor de kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de activiteit van invloed kan zijn;
 - b. een beschrijving van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben;
 - c. een beschrijving, voor zover er informatie over deze gevolgen beschikbaar is, van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben ten gevolge van:
 - 1°. indien van toepassing, de verwachte residuen en emissies en de productie van afvalstoffen;
 - 2°. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name bodem, land, water en biodiversiteit.
3. Bij het verstrekken van de informatie, bedoeld in het tweede lid, houdt degene die de activiteit wil ondernemen rekening met de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn en, voor zover relevant, met de beschikbare resultaten van andere relevante beoordelingen van gevolgen voor het milieu.
4. Bij de mededeling, bedoeld in het eerste lid, kan degene die de activiteit wil ondernemen een beschrijving verstrekken van de kenmerken van de voorgenomen activiteit en van de geplande maatregelen om waarschijnlijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te vermijden of te voorkomen.
5. Bij een mededeling als bedoeld in het eerste lid kan degene die de

activiteit wil ondernemen, verklaren dat hij bij de voorbereiding van het besluit een milieueffectrapport maakt.

Artikel 7.17

1. Behoudens in het geval dat toepassing is gegeven aan artikel 7.16, vijfde lid, neemt het bevoegd gezag uiterlijk zes weken na de datum van ontvangst een beslissing omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.
[...].

Wet luchtvaart

Artikel 1.1

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
[...]

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,
[...];

luchthavenluchtverkeer: het onder het begrip luchthaven, in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer;
[...].

Artikel 8.43

1. Provinciale staten stellen bij verordening voor de luchthaven een luchthavenbesluit vast. Provinciale staten kunnen de bevoegdheid tot het vaststellen van deze verordening niet overdragen als bedoeld in artikel 152 van de Provinciewet.

2. Een luchthavenbesluit bevat bepalingen omtrent:

- a. het luchthavenluchtverkeer, en
- b. de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven.

3. Artikel 107 van de Provinciewet is niet van toepassing.

Artikel 8.44

1. Het luchthavenbesluit bevat ten aanzien van het luchthavenluchtverkeer:
a. grenswaarden en regels voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting, en

b. regels voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de vliegveiligheid.

2. Binnen de in het eerste lid, onder a, bedoelde grenswaarden kan in ieder geval een grenswaarde exclusief worden toegewezen voor vluchten ten behoeve van:

- a. spoedeisende hulpverlening;
- b. de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

3. Een luchthavenbesluit kan tevens regels of grenswaarden bevatten die noodzakelijk zijn met het oog op het externe-veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging.

4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld omtrent de in luchthavenbesluiten op te nemen grenswaarden en

regels. Deze maatregel stelt in ieder geval regels omtrent het opnemen van grenswaarden voor de geluidbelasting. Bij deze maatregel kan een onderscheid worden gemaakt tussen categorieën luchthavens en tussen vormen van luchtvaart die gebruik maken van luchthavens.
[...].

Artikel 8.47

1. In het luchthavenbesluit worden ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven, het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld.

[...]

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld omtrent de in luchthavenbesluiten op te nemen regels omtrent de vaststelling van het luchthavengebied en het beperkingengebied. Deze maatregel stelt ten aanzien van het beperkingengebied in ieder geval regels ten aanzien van:

- a. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- b. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- c. de bestemming en het gebruik van de grond waaronder begrepen de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de vliegveiligheid.

[...].

Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Stb. 2008, 561)

Artikel X

1. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat wordt, in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, voor ieder burgerluchtvaartterrein dat is aangewezen op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet, aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan een punt vastgesteld waar de geluidbelasting een bepaalde waarde niet te boven mag gaan.

2. In de ministeriële regeling, bedoeld in het eerste lid, wordt op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidszone die is gebaseerd op de 35 Kosteneenheden, vastgesteld op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet, ten minste één punt vastgesteld waar de geluidbelasting een bepaalde waarde niet te boven mag gaan.

3. In de ministeriële regeling, bedoeld in het eerste lid, worden opgenomen de geldende bepalingen en voorschriften uit de aanwijzing van het luchtvaartterrein die betrekking hebben op de geografische aanduiding, de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan, het codenummer en de codeletter bedoeld voor het aanduiden van de op de luchthaven aanwezige faciliteiten voor het veilig opstijgen en landen van luchtvaartuigen, de gebruiksmogelijkheden en de openstellingstijden. Tevens worden in deze regeling de geldende ontheffingen verstrekt op grond van de artikelen 33, tweede lid, of 34, tweede lid, Luchtvaartwet opgenomen en wordt het

gebruiksjaar van de luchthaven vastgesteld.

4. De bepalingen en voorschriften, bedoeld in het eerste tot en met derde lid, worden aangemerkt als de bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer, bedoeld in artikel 8.43, tweede lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart.

5. Het gebied dat is gelegen binnen de geluidszone die is gebaseerd op de 35 Kosteneenheden, vastgesteld op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet, of binnen de geluidszone die is gebaseerd op de 47 geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart, vastgesteld op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet, wordt aangemerkt als het beperkingengebied, bedoeld in artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart. In afwijking van artikel 8.47, derde lid, van de Wet luchtvaart zijn op deze gebieden van toepassing de bepalingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart onderscheidenlijk het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart zoals deze luiden op de dag voor inwerkingtreding van artikel I, onderdeel K, van deze wet.

6. Bij de vaststelling van de waarde van de punten, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt uitgegaan van de geluidbelasting die ten hoogste is toegestaan op grond van de geluidszone of de geluidszones van het luchtvaartterrein op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet. De ^{Lden} wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting.

7. Gedeputeerde staten kunnen binnen zes maanden na publicatie van deze wet in het Staatsblad aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een voorstel doen voor de ligging van de punten, bedoeld in het tweede lid.

8. De bepalingen die voor een luchthaven zijn opgenomen in de ministeriële regeling, bedoeld in het eerste lid, vervallen op het tijdstip van inwerkingtreding voor die luchthaven van het eerste luchthavenbesluit, bedoeld in artikel 8.43, eerste lid, van de Wet luchtvaart, of de eerste luchthavenregeling, bedoeld in artikel 8.64, eerste lid, van die wet.

Artikel XIII

1. Binnen vijf jaar na inwerkingtreding van artikel I, onderdeel K, van deze wet wordt een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.43, eerste lid, van de Wet luchtvaart, vastgesteld voor burgerluchthavens die op grond van artikel 8.1, tweede lid, van die wet burgerluchthavens van regionale betekenis zijn en waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.
[...].

Besluit milieueffectrapportage (tot 1 januari 2024)

Artikel 2

[...]

5. Voor zover in de bijlage, onderdeel C, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport in zodanige gevallen. Voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt:

- a. de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 en 7.20a van de wet in zodanige gevallen, en
- b. de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid, en 7.20a van de wet in overige gevallen, uitgezonderd de gevallen, bedoeld in de categorieën D 49.1, D 49.2 en D 49.3 van de bijlage bij dit besluit.

Bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage
[...]

Onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 6.2 [...] De wijziging van het gebruik van de luchthaven [...].	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter of meer [...], en een wijziging omvat van: 1°. het beperkingengebied, [...], of 2°. de grenswaarden, bedoeld in [...] artikel 8.44, eerste lid, onder a, [...] van de Wet luchtvaart, tenzij: a. de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1° dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b. het beperkingengebied vervalst.		Ten aanzien van de luchthaven Schiphol [...]. Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.

Besluit burgerluchthavens

Artikel 3

[...]

2. De L_{den} wordt gebruikt voor het berekenen van de geluidbelasting.

[...]

4. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld omtrent:

a. het berekenen van L_{den} -grenswaarden, van de geluidbelasting in handhavingspunten en van het totaal risicogewicht;

[...]

c. het registreren van de milieubelasting waarvoor grenswaarden en regels in het luchthavenbesluit [...] zijn opgenomen en omtrent de gegevensverstrekking bedoeld in artikel 8.54, vierde lid, van de wet.

Artikel 8

Het luchthavenbesluit bevat voor het luchthavenluchtverkeer in ieder geval:

a. één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt, en

[...].

Regeling burgerluchthavens, zoals die luidde op 8 juni 2022

Artikel 4

1. De L_{den} -contouren, de L_{den} -grenswaarden in handhavingspunten en de geluidbelasting in handhavingspunten worden berekend en bepaald overeenkomstig het in bijlage 1 van deze regeling opgenomen voorschrift. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium opgestelde indelingslijst luchtvaarttypen en van de Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting in L_{den} .

Bijlage 1

Betekenis begrippen

[...]

Luchthavenluchtverkeer

Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen op een luchthaven en de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond.

Luchtvaartuig

Verzamelnaam voor vliegtuigen en helikopters met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 150 kg.

[...].

1.3 Totstandkoming en scope van het voorschrift

[..]

De L_{den} -geluidbelasting die conform het onderhavige rekenvoorschrift wordt berekend heeft betrekking op al het startende en landende luchthavenluchtverkeer op een (helikopter)luchthaven. De geluidbelasting als gevolg van taxiën en proefdraaien direct voor de start kan het beste worden

aangepakt door operationele maatregelen op te nemen in het luchthavenbesluit voor de betreffenden luchthaven. [...].

3.2 Invoergegevens

[...]

In een geluidbelastingberekening dient de vigerende versie (zijnde de meest recente versie) van de Appendices gebruikt te worden. [...].