

**Rechtbank Oost-Brabant
verwerpt bezwaren Kempen
Airport**

**Rechtbank Oost-Brabant
verwerpt bezwaren Kempen
Airport**

**Zinkfabriek Nyrstar mag onder
vertrekroute nieuw zonnepark
aanleggen**

Bron: Eindhovens Dagblad, 5 oktober 2024

Nyrstar in Budel kan doorgaan met de plannen voor het aanleggen van een nieuw zonnepark. De rechtbank in Den Bosch gaat niet mee in de bezwaren van Kempen Airport.

Vliegvelddirecteur Noud Fransen stapte onlangs naar de rechter vanwege de plannen voor een nieuw zonnepark dat recht onder de vliegroute komt te liggen. Hij vreest voor extra overlast voor de omgeving door uitwijkende vliegtuigen. De panelen komen namelijk te liggen tussen het vliegveld en Budel-Dorplein in. Fransen verwacht dat piloten daar niet overheen zullen vliegen, onder meer vanwege het gevaar bij een eventuele noodlanding. Door om de zonnepanelen te vliegen zullen vliegtuigen in het vervolg dichterbij Budel-Dorplein vliegen, waardoor de overlast daar volgens hem toeneemt.

Volgens Fransen heeft de luchthaven nu nooit geluidsklachten.

“Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen”.

De bestuursrechter ging daar niet in mee en oordeelde dat alleen de vrees voor klachten uit Budel-Dorplein onvoldoende reden is om de vergunning voor het zonnepark te weigeren.

De provincie Noord-Brabant denkt dat het met het uitwijken door de piloten wel mee zal vallen.

Kempen Airport vreest toename geluidshinder vanwege zonnepark

Bron: Eindhovens Dagblad □ 3-9-2024

Kempen Airport vreest toename geluidshinder vanwege zonnepark

Kempen Airport sprak op 3 september 2024 voor de bestuursrechter in Den Bosch haar vrees uit voor toename geluidshinder in Dorplein door nieuw zonnepark onder vliegroute. De luchthaven voorziet onder meer extra overlast door uitwijkende vliegtuigen.

Nee, ze zijn echt niet tegen zonnepanelen an sich, maar het vliegveld wil vooral ‘waarschuwen dat de omgeving zich gaat roeren vanwege de overlast’ als de panelen er straks liggen. Er zijn ook diverse partijen in de rechtszaal aanwezig die het zonnepark wel graag zien komen. Vertegenwoordigers van energiebedrijf Statkraft, zinkfabriek Nyrstar, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck kwamen dinsdag naar

Den Bosch om de plannen toe te lichten en te verdedigen.

Het geplande nieuwe zonnepark is een project van het Noorse Statkraft en komt te liggen op het terrein van Nyrstar. De gemeente Cranendonck 'ziet de noodzaak om duurzame energie op te wekken en omarmt het voornemen om het zonneveld te plaatsen'. Ten slotte gaat de provincie over de benodigde vergunning.

"We hebben nu nooit geluidsklachten, dat is zeer uniek in Nederland. Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen" meent Noud Fransen, directeur van Kempen Airport.

Het gaat Kempen Airport vooral om de locatie. De panelen staan ingetekend op een terrein tussen het vliegveld en Budel-Dorplein in. *"Precies onder de vliegroute"*, vertelt Noud Fransen van Kempen Airport. *"Piloten zullen niet over dit soort velden vliegen, maar hun route iets wijzigen en er omheen gaan."*

In dat geval wordt er, zo is de verwachting, dichter bij Budel-Dorplein gevlogen waardoor de overlast daar toeneemt. *"We hebben nu nooit geluidsklachten, dat is zeer uniek in Nederland. Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen."*

Veiligheid bij een mogelijke noodlanding

Naast de overlast in Dorplein door het omvliegen, maakt Fransen zich ook grote zorgen over de veiligheid bij een mogelijke noodlanding. ,,Piloten zullen zeggen: 'Als ik hier overheen vlieg en er gebeurt iets, dan vlieg ik onmiddellijk in brand.' Elektriciteit en brandstoflekkage zijn daarvoor de ideale combinatie. Zij zullen er dus waarschijnlijk omheen vliegen om in het geval van een calamiteit op een andere plek te kunnen landen."

Uitbreiding bestaande zonnepark

Overigens heeft Nyrstar al behoorlijk wat zonnepanelen liggen. Op het terrein van de zinkfabriek is al een zonnepark van 60 hectare dat ook wordt geëxploiteerd door Statkraft. Een tweede park, dat de capaciteit van het huidige zonnepark ongeveer zou verdubbelen, is nog niet aangelegd. De gemeente gaf hiervoor zo'n twee jaar geleden al groen licht, waarna Kempen Airport ook de gang naar de rechter maakte om deze tegen te houden. Deze zaak moet nog behandeld worden door de Raad van State. Over de huidige zaak verwacht de rechtbank in Den Bosch over zes weken uitspraak te doen.

Breda Airport biedt vanaf nu nieuwe milieuvriendelijkere brandstof AVGAS UL94

Breda Airport biedt vanaf nu nieuwe milieuvriendelijkere brandstof AVGAS UL94

Bosschenhoofd, 28 juni 2024

Breda International Airport is sinds begin mei als eerste luchthaven in Nederland begonnen met het aanbieden van Avgas UL94. Deze nieuwe brandstof is vergelijkbaar met andere luchtvaartbrandstoffen, maar dan zonder het ingrediënt TEL (TetraEthyllood). Hierdoor is deze nieuwe brandstof

milieuvriendelijker. De aanduiding UL betekent “unleaded”, oftewel loodvrij.

Directeur Jan Voeten legt uit: “Als regionaal vliegveld zijn we ons zich sterk bewust van onze maatschappelijke rol en wensen daar ook uitdrukkelijk een voortrekkersrol in te spelen. Na een grondige analyse bleek dat deze brandstof kan gebruikt worden door het grootste deel van de toestellen die op Breda Airport vliegen of ons vliegveld aandoen.”

Door deze nieuwe brandstof aan te bieden naast de klassieke Avgas 100LL biedt Breda Airport een interessant alternatief voor piloten. Bovendien is de prijs aan de pomp op dit moment 50 Eurocent per liter lager dan de traditionele vliegtuigbrandstof.

“UL94 is een gecertificeerde luchtvaartbrandstof die alle kwalitatieve eigenschappen heeft van de klassieke AVGAS, maar zonder TEL” gaat Sven Schepers, Directeur van brandstofdistributeur Check Six, verder. “Het staat vliegvelden toe een groot deel van hun vloot te laten vliegen op een milieuvriendelijkere variant zonder daarbij kostbare technische aanpassingen te moeten doen aan de vliegtuigen, en dit tegen een prijs die aanmerkelijk lager ligt dan de klassieke brandstof. Letterlijk een win-winsituatie dus.”

Over Breda International Airport:

Breda International Airport (BIA) is een groeiende, modern uitgeruste regionale luchthaven die diverse EASA Approved Training Organisations, vliegtuigonderhoud en hoogtechnologische bedrijven huisvest. Met zijn hoogwaardige kantoorruimte, hangaars en horeca biedt het vliegveld ook diverse state of the art voorzieningen voor internationale zakenvluchten en de recreatieve luchtvaart. Tevens faciliteert het permanent een luchtvaartmuseum met een eigen, unieke vliegende collectie evenals de oudste parachutistenvereniging van Nederland. Kortom, Breda International Airport – Where

History Flies In Formation With The Future.

Over Check Six:

Check Six is een onafhankelijk distributeur in luchtvaartbrandstoffen die zich als doel gesteld heeft een kwalitatieve service te bieden naar kleine en middelgrote vliegvelden en helihavens.

Check Six tracht naast het aanbieden van de klassieke luchtvaartbrandstoffen ook een aanspreekpunt te zijn en zijn klanten te begeleiden in de transitie naar nieuwe types van brandstoffen zoals UL94 en SAF (Sustainable Aviation Fuel).

Voor meer informatie:

Breda Airport

Contact: Jan Voeten

j.voeten@breda-airport.eu

Check Six Aviation Fuels

Contact: Sven Schepers

inquiry@checksix.eu

**EASA ondersteunt de
opschaling van duurzame
luchtvaartbrandstoffen**

EASA ondersteunt de

opschaling van duurzame Luchtvaartbrandstoffen

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), via het nu operationele EU SAF Clearing House, als een cruciale stap voorwaarts in het verminderen van luchtvaartemissies. De missie van het EU SAF Clearing House is om zoveel mogelijk barrières weg te nemen ter ondersteuning van de EU- en internationale inzet van SAF's en de goedkeuring van nieuwe SAF-routes.

Snelle acceptatie van SAF wordt gezien als de snelste manier om de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verbeteren, maar om dit te laten gebeuren is het essentieel dat er meer SAF beschikbaar is voor gebruik en dat de voorraad voldoet aan de strenge eisen voor toepassing in de luchtvaart.

Het SAF-clearinghouse van de EU fungeert als een one-stop-shop voor brandstofproducenten om hen alles te bieden wat nodig is voor een efficiënte ASTM D4054-standaardevaluatie, de standaard waartegen nieuwe SAF-routes worden geëvalueerd, inclusief "pre screening", gedeeltelijke financiering voor testen en het schrijven van rapporten.

Volgens EASA zal de vraag naar SAF zal steeds meer toenemen om te voldoen aan de doelen die in de [ReFuelEU-verordening voor de luchtvaart](#) zijn opgenomen. Via het SAF-clearinghouse van de EU wil EASA ervoor zorgen dat de brandstofindustrie de steun krijgt die nodig is om SAF voor de luchtvaart te ontwikkelen, zodat hun innovatie-inspanningen niet tevergeefs zijn en er meer SAF op de markt wordt gebracht.

Zie ook een infographic overzicht van de [diensten van het EU SAF Clearing House](#).

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Fokker Next Gen en airBaltic gaan samenwerken aan waterstofvliegtuig

Fokker Next Gen en airBaltic gaan samenwerken aan waterstofvliegtuig

Het Nederlandse Fokker Next Gen en het Letse airBaltic hebben een Memorandum of Understanding (MoU) ondertekend dat de toekomst van duurzame luchtvaart zal vormgeven. Deze overeenkomst markeert een belangrijke stap in het gebruik van vloeibare waterstof als brandstof voor commerciële vliegtuigen.

Het memorandum zal de expertise van airBaltic benutten om bij te dragen aan de ontwikkeling van het nieuwe vloeibare waterstofvliegtuig van Fokker Next Gen. Dit partnerschap biedt een unieke kans om de toepasbaarheid van waterstofvliegtuigen voor de routes van airBaltic te onderzoeken. airBaltic heeft zich als doel gesteld om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn, in lijn met de industrie- en EU-verplichtingen. Martin Gauss, CEO van airBaltic, benadrukte het belang van deze ontwikkelingen: "We zijn verheugd om dit MoU te tekenen en samen te werken met Fokker Next Gen door onze inzichten en expertise te delen in hun werk om een waterstof aangedreven

vliegtuig te ontwikkelen. We zien dit als een belangrijke stap voor de toekomst van de luchtvaart.”

Fokker Next Gen werkt aan de ontwikkeling van een schoon narrow body vliegtuig, met 120 tot 150 zitplaatsen. Het vliegtuig wordt aangedreven door vloeibare waterstof en zou een bereik moeten krijgen van maximaal 2500 km. Het toestel is gepland voor commercieel gebruik in 2035 en zal ook kunnen opereren op duurzame luchtvaartbrandstof (SAF) of kerosine wanneer vloeibare waterstof niet beschikbaar is. Juriaan Kellermann, CEO van Fokker Next Gen, voegt toe: “Onze samenwerking benadrukt onze gezamenlijke toewijding aan het pionieren in de toekomst van de luchtvaart. Onze betrokkenheid bij waterstof aangedreven vliegtuigen is cruciaal. Onze gezamenlijke inspanning bevordert niet alleen innovatief vliegtuigontwerp, geïnformeerd door directe gebruikersfeedback, maar versterkt ook de economieën van Nederland en Letland.”

De samenwerking tussen Fokker Next Gen en airBaltic zou wel eens de blauwdruk kunnen worden voor toekomstige duurzame luchtvaartoplossingen.

[Lees hier het verhaal op https://stoeries.nl](https://stoeries.nl)

**Geen vliegsnelweg boven ons
hoofd', Arnhem is tegen
nieuwe vliegroute**

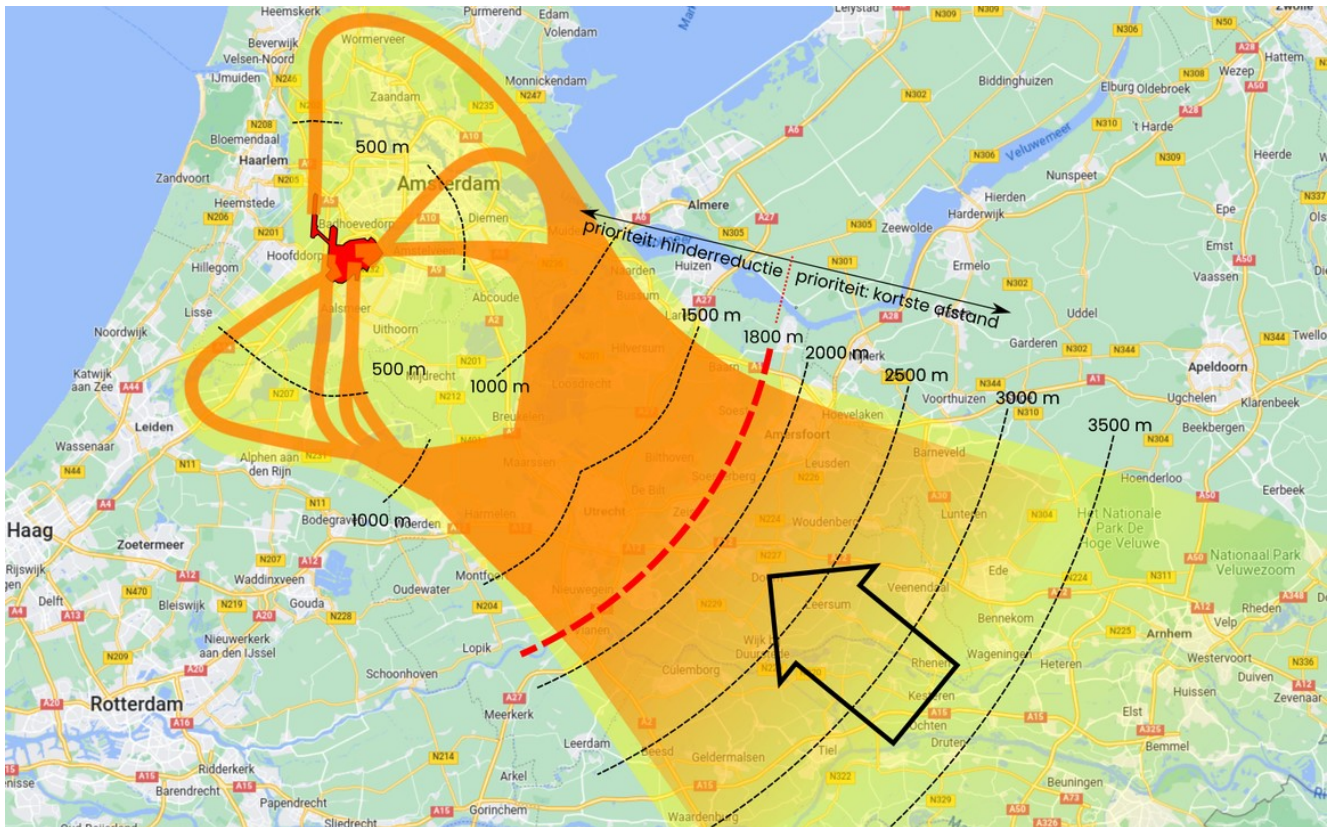
Geen vliegsnelweg boven ons hoofd', Arnhem is tegen nieuwe vliegroute

Bron: Omroep Gelderland d.d. 12 april 2024

Arnhem zal zich verzetten tegen de veelbesproken vierde aanvliegeroute van Schiphol als inderdaad blijkt dat het extra vliegverkeer ook over de provinciehoofdstad trekt. Dat maakt wethouder Marco van der Wel duidelijk na vragen van D66. Tot nog toe ging hij ervan uit dat zijn stad daar niet door zou worden getroffen, maar op een nieuwe kaart lijkt dat nu wel het geval.

En dat was reden voor D66-raadslid Joris Brandts om vragen te stellen. Volgens hem blijkt uit Kamerstukken dat het gaat om 42.000 extra vliegbewegingen per jaar, zo'n 120 vliegtuigen per dag. Dat zou een verdubbeling zijn van het huidige aantal. Bovendien is de vlieghoogte daarbij veel lager.

In eerdere gesprekken met het ministerie was er nog geen sprake van dat de route gevolgen zou hebben voor Arnhem, stelt Van der Wel. Wat de gevolgen zijn van de nieuwe kaart die nu rondgaat qua overlast op het gebied van geluid, fijnstof en stikstof is volgens de wethouder nog niet helemaal duidelijk. Dat wordt nog in beeld gebracht.



KLM wekte ten onrechte de indruk dat vliegen met KLM duurzaam is

KLM wekte ten onrechte de indruk dat vliegen met KLM duurzaam is

Auteur: Ronald Schnitker

Een aantal reclame-uitingen die KLM in het verleden voerde, is misleidend en daarmee onrechtmatig oordeelt de Rechtbank

Amsterdam in haar uitspraak van 20 maart 2024. Dat is de uitkomst in de collectieve actie die stichting Fossielvrij aanspande tegen KLM omdat zij vindt dat KLM aan greenwashing doet.

Waar gaat deze zaak over?

Fossielvrij heeft een collectieve actie aangespannen tegen KLM omdat zij vindt dat KLM doet aan greenwashing. De rechtbank is van oordeel dat een aantal reclame-uitingen die KLM in het verleden voerde misleidend is en daarmee onrechtmatig. Zo maakt KLM milieucclaims die zijn gebaseerd op vage en algemene verklaringen over milieuvoordelen en daarmee misleidt KLM de consument. In andere uitingen schetst KLM een te rooskleurig beeld over de gevolgen van maatregelen zoals Sustainable Aviation Fuels en herbebossing. Die maatregelen verminderen de negatieve milieuaspecten slechts marginaal en wekken ten onrechte de indruk dat vliegen met KLM duurzaam is.

KLM heeft de consument volgens de rechtbank Amsterdam dus niet eerlijk en concreet geïnformeerd. KLM voert de reclame-uitingen nu niet meer en hoeft de uitingen ook niet te rectificeren. KLM mag wel reclame blijven maken voor vliegen en hoeft de consument ook niet te waarschuwen dat de huidige luchtvaart niet duurzaam is. Als KLM de consument informeert over haar ambities op het gebied van bijvoorbeeld CO2-reductie moet zij dat wel eerlijk en concreet doen.

De rechtbank verklaart voor recht dat de in dit vonnis beschreven reclame-uitingen die zijn gebaseerd op vage en algemene verklaringen over milieuvoordelen misleidend en onrechtmatig zijn en dat KLM daarmee in strijd handelt met de Wet oneerlijke handelspraktijken.

[Link naar de uitspraak](#)

**Staat handelt onrechtmatig:
belang omwonenden Schiphol
stelselmatig ondergeschikt
aan luchtvaart**

**Staat handelt onrechtmatig:
belang omwonenden Schiphol
stelselmatig ondergeschikt
aan luchtvaart**

Bron: www.rechtspraak.nl

Bij besluitvorming over het luchtverkeer van en naar Schiphol, maakt de Staat geen passende belangenafweging tussen omwonenden, de luchtvaart en de luchthaven. De Staat weegt de belangen van omwonenden stelselmatig niet op de juiste manier mee. Dat is in strijd met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). Daarnaast wordt geldende regelgeving onvoldoende gehandhaafd. De Staat handelt daarmee onrechtmatig. Dat volgt uit een uitspraak van de rechtbank Den Haag gedaan op 20 maart 2024 in een bodemprocedure tussen Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder (RBV) en de Nederlandse Staat.

De rechtbank oordeelt dat de Staat binnen twaalf maanden geldende wet- en regelgeving moet handhaven. Ook moet de Staat een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming bieden

voor alle mensen die ernstige hinder of slaapverstoring ondervinden van het luchtverkeer van en naar Schiphol.

Achtergrond

Volgens de Staat blijkt uit cijfers van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2018 dat gemiddeld ongeveer 173.000 personen last hebben van ernstige geluidshinder en 22.000 van slaapverstoring door luchtverkeer van en naar Schiphol. Het RIVM schat het aantal mensen dat in heel Nederland ernstige hinder ondervindt van luchtverkeer op gemiddeld ruim 259.000. Ernstige geluidshinder en slaapverstoring kunnen het welzijn en de gezondheid van personen aantasten en hen beletten om in hun eigen huis een ongestoord leven te kunnen leiden. In het EVRM wordt het belang van een ongestoord privéleven beschermd.

Geschied

In deze zaak staat de vraag centraal of de Staat bij het opstellen en handhaven van de regelgeving de belangen van omwonenden van Schiphol heeft meegewogen volgens de daarvoor geldende regels. RBV vindt dat de Staat in wet- en regelgeving uitgaat van te hoge toelaatbare normen voor geluid. Ook vindt RBV dat de Staat burgers geen goede rechtsbescherming biedt. RBV wil dat de Staat een einde maakt aan deze situatie. Onder meer door het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol te verminderen, strengere geluidsnormen aan de regelgeving ten grondslag te leggen naar richtlijnen van de World Health Organization en praktische en effectieve rechtsbescherming te bieden aan burgers.

De Staat meent daarentegen dat het niet aan de rechter, maar aan de wetgever is om een rechtvaardig evenwicht te zoeken tussen de belangen van bewoners, Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, mensen die op of rond Schiphol werken en de Nederlandse maatschappij als geheel. Ook wijst de

Staat erop dat er al veel maatregelen zijn genomen om het geluid te beheersen en er nieuwe maatregelen in de maak zijn.

Taak van de rechter

De rechtbank stelt allereerst vast dat bij de totstandkoming van de wet- en regelgeving en het beleid ten aanzien van Schiphol meerdere, deels tegenstrijdige, belangen aan de orde zijn. Belangen van omwonenden, bedrijven en werknemers, het milieu en van een internationale luchthaven met goede verbindingen. De Staat heeft een ruime vrijheid om al die belangen af te wegen en daarin eigen politieke keuzes te maken. De taak van de civiele rechter beperkt zich dan ook tot de beoordeling of de Staat onrechtmatig handelt bij het opstellen van de wet- en regelgeving en de uitvoering daarvan. Daarvan kan sprake zijn als wet- en regelgeving strijdig is met hogere regelgeving zoals het EVRM. Of als de Staat in strijd handelt met door hemzelf uitgevaardigde wet- en regelgeving.

Oordeel

De rechtbank oordeelt in deze zaak dat de Staat onrechtmatig handelt. Het geldende wettelijke kader voor de geluidshinder rond Schiphol is sinds 2010 onvoldoende gehandhaafd. Het beleid dat sindsdien wel is gemaakt en uitgevoerd, is gebaseerd op meetpunten waarvan al sinds 2005 duidelijk is dat die geen volledig beeld geven van de spreiding en ernst van de geluidsoverlast. Het ontbreekt aan adequate en daadwerkelijk gehandhaafde normen van de geluidbelasting voor mensen die overlast ervaren door Schiphol. Sinds 2010 is gewerkt met tijdelijke regelingen en conceptregelingen die niet zijn aangenomen of in werking zijn getreden. Daardoor is voor burgers nog steeds niet duidelijk op basis van welke normen ze welke rechtsbescherming krijgen.

De rechtbank oordeelt verder dat de Staat de belangenafweging

die het EVRM voorschrijft, niet op de juiste wijze heeft uitgevoerd. De lidstaten hebben bij een afweging van alle betrokken belangen een ruime marge aan beleidsvrijheid. Het beleidsvormingsproces moet wel eerlijk zijn en zodanig dat belangen van het individu op passende wijze worden gerespecteerd. De rechtbank oordeelt dat de Staat deze belangenafweging niet op de juiste wijze heeft uitgevoerd. De Staat heeft steeds de 'hub functie' en de groei van Schiphol vooropgesteld. Eerst is onderzocht wat nodig is om die functie te waarborgen. De uitkomst van die afweging heeft bepaald welke ruimte er voor andere belangen is. Op zich mag de Staat beleidsprioriteiten bepalen. De Staat moet echter ook kijken of er voldoende overblijft om de andere belangen te waarborgen die door het EVRM zijn beschermd. Dat is hier niet gebeurd.

Daar komt bij dat de Staat de belangen van een aanzienlijk aantal mensen die ernstige geluidshinder en slaapverstoring ondervinden, niet heeft meegenomen in onderzoeken waarop het beleid wordt afgestemd. Deze mensen bevinden zich buiten de geluidscontouren, een lijn op de landkaart rondom Schiphol die gebruikt wordt om geluidbelasting van luchtverkeer van en naar de luchthaven in beeld te brengen. Deze groep kan geen aanspraak maken op voorzieningen in de regelgeving. De Staat zegt dat genomen maatregelen die gunstig zijn voor de mensen binnen deze geluidscontouren, ook gunstig zijn voor de mensen daarbuiten. De rechtbank vindt dit echter niet aannemelijk. In het verleden is immers herhaaldelijk gebleken dat maatregelen om de situatie op de ene locatie te verbeteren, leidden tot verergering van de situatie elders. Bovendien blijkt uit onderzoek van onder meer de GGD en het RIVM dat de meeste mensen die geluidsoverlast van Schiphol ervaren buiten de geluidscontouren wonen.

Beslissing

De rechtbank beveelt de Staat om binnen twaalf maanden de geldende wet- en regelgeving (nu: het

Luchthavenverkeersbesluit 2008) toe te passen en te handhaven. Ook beveelt de rechtbank de Staat om een vorm van rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle mensen die ernstige geluidshinder en/of slaapverstoring ondervinden – dus ook voor hen die buiten de geluidscontouren wonen. De overige vorderingen van RBV, onder meer een bevel aan de Staat om het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol te reduceren en om aan de regelgeving strengere geluidsnormen ten grondslag te leggen, wijst de rechtbank af. De rechtbank oordeelt dat het aan de wetgever is om, na een correcte weging van alle belangen die bij de luchtvaart betrokken zijn, concrete wet- en regelgeving op te stellen. Ook legt de rechtbank de Staat geen dwangsom op, omdat dit in een democratische rechtsstaat niet nodig is. De Staat wordt geacht veroordelingen na te komen en in de praktijk heeft de Staat dat tot op heden in de regel ook gedaan.

[Link naar de uitspraak](#)

Luchthavenbesluit Breda International Airport

Luchthavenbesluit Breda International Airport

De luchthaven Breda International Airport (voorheen: luchthaven Seppe) is een burgerluchthaven van regionale betekenis, bestemd voor zakelijke en recreatieve vluchten en opleidingsvluchten. Provinciale staten hebben bij besluit van

17 mei 2013 een luchthavenbesluit genomen door de verordening “Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant” (hierna: het luchthavenbesluit) vast te stellen. Het luchthavenbesluit ziet op het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen en de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond. Bij besluit van 4 februari 2022 hebben provinciale staten van Noord-Brabant op grond van artikel 8.43 van de Wet luchtvaart de verordening “Tweede wijzigingsverordening Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant” vastgesteld.

Stichting Platform Behoud Natuur en Milieu West-Brabant is het niet eens met dit besluit en is hiertegen in beroep gekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Volgens haar heeft het besluit tot gevolg dat de geluidsbelasting en de zogenoemde externe veiligheidsrisico's voor de omwonenden van het vliegveld toenemen.

De Raad van State is van oordeel dat provinciale staten de tweede wijzigingsverordening wat betreft de toegestane geluidruimte onzorgvuldig hebben voorbereid en onvoldoende gemotiveerd. De beroepen zijn gegrond, zodat het besluit van provinciale staten moet worden vernietigd. Dit betekent dat als provinciale staten het luchthavenbesluit willen wijzigen, zij een nieuw besluit daartoe moeten nemen.

Uitspraak: 17 januari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:134

[Lees de uitspraak hier](#)

Ontheffing om met een

motorvliegtuig te mogen slepen in een stiltegebied

Ontheffing om met een motorvliegtuig te mogen slepen in een stiltegebied

Door het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland is ontheffing verleend aan Zweefvliegcentrum Noordkop om met een motorzweefvliegtuig zweefvliegtuigen de lucht in te 'slepen'. De ontheffing is nodig omdat het vliegveld van de zweefvliegclub in een stiltegebied ligt waarin het verboden is ander geluid te maken dan natuurlijk geluid. Met de ontheffing mag de zweefvliegclub op maximaal acht dagen per jaar tussen 1 april tot 1 november tussen 10.00 en 17.00 uur 240 zogenoemde sleepstarts maken. Omwonenden van de zweefvliegclub kwamen eerder tegen de verleende ontheffing in beroep bij de rechtbank Noord-Holland. Die verklaarde hun beroepen gegrond en oordeelde dat de provincie de ontheffing niet had mogen verlenen, omdat er geen noodzaak bestaat voor de activiteit. De rechtbank heeft de ontheffing vervolgens zelf geweigerd. Zweefvliegcentrum Noordkop is het daar niet mee eens en is tegen de uitspraak van de rechtbank in hoger beroep gekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Die heeft de zaak op 5 juni 2023 op zitting behandeld. De Afdeling bestuursrechtspraak concludeerde dat geen van de betogen die in beroep bij de rechtbank Haarlem zijn gevoerd, aanleiding geeft tot vernietiging van het besluit. De rechtbank heeft het besluit daarom ten onrechte vernietigd.

Het door het zweefvliegcentrum Noordkop ingestelde hoger beroep is gegrond. De uitspraak van de rechtbank moet worden vernietigd. Doende hetgeen de rechtbank zou moeten te doen,

heeft de Afdeling de beroepen van [partij A] en [partij B] en anderen ongegrond verklaard. Dit betekent dat het besluit van 23 maart 2020 herleeft, zodat Zweefvliegcentrum Noordkop weer beschikt over de gevraagde ontheffing.

[Link naar de uitspraak](#)