

Mr. H.H.M.E. WAELEN
advocaat & procureur

BEROEPSGRONDEN

Aan de Afdeling Bestuursrechtspraak
van de Raad van State

Geven eerbiedig te kennen:

1. **de rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek**, gevestigd te Schimmert, gemeente Nuth;
2. **de rechtspersoonlijkheid bezittende stichting Stichting Milieufederatie Limburg**, gevestigd te Maastricht (in het formeel beroepschrift d.d. 9 oktober 2006 werd ten onrechte als vestigingsplaats Sittard vermeld);

beiden te dezer zake woonplaats kiezende te Meerssen, Hoolhuis 6, ten kantore van de advocaat en procureur mr. H.H.M.E. Waelen, die voor appellanten als gemachtigde zal optreden.

1. De Vereniging en de Stichting, verder als appellanten aan te duiden, hebben bij formeel beroepschrift van 9 oktober 2006 beroep aangetekend tegen het besluit op bezwaar inzake het luchtvaartterrein Maastricht van de Minister van Verkeer en Waterstaat en van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 24 augustus 2006, met het kenmerk HDJZ/LUV/2006-1295, bekendgemaakt op 31 augustus 2006, waarbij de Minister en de Staatssecretaris - kort gezegd - de door appellanten ingediende bezwaren tegen de Aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht ex artikel 18 van de Luchtvaartwet van 27 december 2004 (Stcrt. 2004, 252), alsmede de Aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet jo. artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van 27 december 2004 (Stcrt. 2004, 252), ongegrond heeft verklaard.
Een kopie van het bestreden besluit zonder bijlage 1 (reeds overgelegd bij het proforma beroepschrift), alsmede van het formeel beroepschrift gaat hierbij. **(bijlage I)**
2. Appellante sub 1 heeft samen met de rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging Vereniging Milieudefensie, gevestigd te Amsterdam, beroep aangetekend tegen voormeld bestreden besluit. Dit gezamenlijke beroepschrift van 10 oktober 2006 beperkt zich tot de beroepsgrond dat het bestreden besluit en de daaraan ten grondslag liggende primaire aanwijzingsbesluiten strijdig zijn met het Besluit luchtkwaliteit 2001, het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit.
De inhoud van dit gezamenlijke beroepschrift d.d. 10 oktober 2006, waarvan een kopie (zonder bijlagen) hierbij gaat **(bijlage II)**, dient als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd.
Ook appellante sub 2 voert derhalve deze strijdigheid met de regelingen inzake de luchtkwaliteit als beroepsgrond aan.

Mr. H.H.M.E. WAELEN
advocaat & procureur

3. Hierna worden de overige gronden tegen het bestreden besluit door appellanten gezamenlijk aangevoerd.
4. Appellante sub 1 heeft bij bezwaarschrift d.d. 3 februari 2005 en appellante sub 2 heeft bij bezwaarschriften d.d. 3 februari 2005 en 18 februari 2005, welke bezwaarschriften hierbij in kopie gaan (**bijlage III**), bezwaar aangetekend tegen de aanwijzingsbesluiten van het luchtvaartterrein Maastricht ex art. 18 van de Luchtvaartwet van 27 december 2004 (Stcrt. 2004, 252), alsmede ex art. 26 van de Luchtvaartwet jo. art. 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van 27 december 2004 (Stcrt. 2004, 252).
5. Op de hoorzitting van 9 maart 2005 heeft appellante sub 1 voormeld bezwaarschrift mondeling toegelicht. Van deze op schrift gestelde toelichting tijdens de hoorzitting wordt hierbij een kopie overgelegd (**bijlage IV**).
6. Appellante sub 1 heeft vervolgens nog samen met voormelde Vereniging Milieudefensie, gevestigd te Amsterdam, als aanvullend bezwaar bij brief van 18 februari 2006 het rapport van de Stichting Analyse en Verificatie Onderzoek Luchtkwaliteit (SAVOL) naar aanleiding van voormeld onderzoeksrapport op de luchtkwaliteit in de procedure ingebracht.
Hiervoor wordt tevens verwezen naar de inhoud van het beroepschrift d.d. 10 oktober 2006 van appellante sub 1 samen met genoemde Vereniging Milieudefensie.
Appellante sub 2 heeft als aanvullend bezwaar bij brief van 17 februari 2006 gereageerd op de voormelde in opdracht van de Minister en Staatssecretaris uitgevoerde onderzoeksrapporten. Deze brief gaat hierbij eveneens in kopie (**bijlage V**).
7. Appellanten voeren de navolgende gronden tegen het bestreden besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 24 augustus 2006 aan. Zij behouden zich het recht voor deze gronden in een later stadium zonodig nader aan te vullen.

ALGEMEEN

8. Appellanten hebben in de bezwaarschriften aangevoerd dat het in hun ogen niet-realistische ondernemingsplan van de luchthavenexploitant van de luchthaven Maastricht ten onrechte uitgangspunt van de primaire aanwijzingsbesluiten blijft en dat daarmee de door de luchthavenexploitant verzochte uitgebreide gebruiksmogelijkheden van de luchthaven zonder meer worden gehonoreerd, terwijl volledig wordt voorbijgegaan aan de extra milieuhinder voor de omwonenden van de luchthaven en de natuur en aan de extra beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de luchthaven.
Daarbij is van de zijde van appellanten er voortdurend op gewezen dat de activiteiten en

Mr. H.H.M.E. WAELEN
advocaat & procureur

de toegestane uitbreiding(en) daarvan op de luchthaven, die is gelegen in een zeer dicht bevolkt gebied, onaanvaardbare milieu- en gezondheidsschade voor de omwonenden ten

gevolge hebben.

Zowel in de primaire aanwijzingsbesluiten als in het bestreden besluit wordt aan deze overwegingen niet althans onvoldoende tegemoetgekomen.

In dat opzicht zijn deze besluiten onvoldoende zorgvuldig voorbereid en niet deugdelijk gemotiveerd.

Een en ander geldt temeer nu uit recente publicaties (persberichten van 14 en 16 september 2006) (**bijlage VI**) blijkt dat er geenszins sprake is van de geprognosticeerde jaarlijkse groei van het passagiersvervoer met 11% in de periode van 2000 - 2005. Thans blijkt dat er zelfs sprake is van een afname, die naar verwachting nog groter wordt.

Een zorgvuldige toetsing van het strategisch ondernemingsplan heeft niet plaatsgevonden en had in redelijkheid niet tot een vergroting van de geluidsruimte mogen leiden.

In dit verband blijven appellanten erbij dat zowel de Staat der Nederlanden als de Provincie Limburg, zijnde aanvankelijk de grootste aandeelhouders van de luchthaven, zich al voordat de aanwijzing in procedure werd gebracht, hadden verplicht om de door de exploitant gewenste gebruiksmogelijkheden in de primaire aanwijzingsbesluiten mogelijk te maken teneinde daarmee de potentiële koper bij de privatisering van de luchthaven ten dienste te zijn. In de koopovereenkomst is immers de ontbindende voorwaarde opgenomen dat de koop alsnog kan worden ontbonden indien de uiteindelijke aanwijzing van de luchthaven, die toen nog in procedure was, voor wat betreft de gebruiksmogelijkheden afwijkt van de in de PKB opgenomen uitgangspunten. Daarbij verwijzen appellanten naar het gestelde in de brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 9 september 2004 en naar Tweede Kamer 2003-2004, 29200 XII, nr. 157.

STRIJD MET ART. 18 VAN DE LUCHTVAARTWET

9. In de bezwaarschriften hebben appellanten aangevoerd dat de aanwijzingsbesluiten in strijd zijn met art. 18 van de Luchtvaartwet. Dit artikel bepaalt dat de Minister een luchtvaartterrein kan aanwijzen mits het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemt met een van kracht zijnd plan, als bedoeld in art. 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor het onderhavige luchtvaartterrein is een dergelijk plan de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De primaire aanwijzingsbesluiten stemmen evenwel op twee punten niet overeen met deze PKB.

Op de eerste plaats is de afwijking van de in de PKB vastgelegde indicatieve geluidszones groter dan 2 Ke. De PKB stelt dat deze afwijking in beginsel niet groter mag zijn dan 2 Ke en dat deze afwijking in de aanwijzing moet worden gemotiveerd. Blijkens de toelichting op de primaire aanwijzingsbesluiten bedraagt de overschrijding van de definitieve geluidszone 3,4 Ke.

Mr. H.H.M.E. WAELEN

advocaat & procureur

In het bestreden besluit overwegen de Minister en de Staatssecretaris dat de PKB bepaalt dat de afwijkingen van de indicatieve zones in beginsel niet groter mogen zijn dan 2 Ke. Volgens de Minister en Staatssecretaris zijn grotere afwijkingen dan ook, mits goed gemotiveerd, toegestaan. Voor de motivering van deze afwijking wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van de toelichting bij de primaire aanwijzingsbesluiten. In deze paragraaf wordt een aantal ontwikkelingen aangegeven die zich na de behandeling van de PKB in de Staten-Generaal zouden hebben voorgedaan en die de oorzaak zouden zijn van het feit dat niet binnen de in de PKB gegeven marge gebleven kan worden. Daarbij gaat het om de uitspraak van uw Afdeling van 3 december 2003 inzake het luchtvaartterrein Eelde, waarin definitief een streep werd gezet door de 65 dB(A) "afkap" bij de berekening van Kosteneenheden, de nieuwe routestructuur van het luchtruim Zuid-Limburg, het Instrument Landing System (ILS) en de verschoven baandrempeel.

Uit de bewoordingen van de PKB vloeit voort dat op de Minister en de Staatssecretaris een verzwaarde motiveringsplicht rust wanneer de overschrijding van de indicatieve geluidszones meer dan 2 Ke bedraagt. Immers volgens de tekst moeten afwijkingen worden gemotiveerd en mogen afwijkingen in beginsel niet meer dan 2 Ke bedragen. Verdergaande afwijkingen dan 2 Ke zijn derhalve mogelijk, maar uit de bewoording (in beginsel) vloeit voort dat aan een grotere afwijking dan 2 Ke een zwaardere motiveringseis gesteld mag worden. De marge die - gemotiveerd - mag worden overschreden wordt dan immers zelf ook overschreden.

De verwijzing van de Minister en de Staatssecretaris naar paragraaf 4.2 voldoet niet aan deze verzwaarde motiveringsplicht. In paragraaf 4.2 wordt alleen een verklaring gegeven voor de oorzaak van de overschrijding (uitspraak Afdeling, ILS, verschoven baandrempeel), maar uit deze paragraaf blijkt niet dat de bij de extra overschrijding betrokken belangen worden geïnventariseerd en afgewogen. Daarbij handhaven appellanten hun standpunt, zoals neergelegd in het bezwaarschrift, dat de gegeven verklaring geen steekhoudende argumentatie oplevert om de in de primaire aanwijzingsbesluiten vastgestelde tijdelijke en definitieve 35 Ke-geluidszone in de omvang, zoals in de aanwijzingsbesluiten gegeven, te handhaven. Immers deze nieuwe inzichten of gegevens waren reeds bekend en/of actueel ten tijde van de vaststelling van de PKB en vormden geen aanleiding om deze te wijzigen.

In paragraaf 4.4 van de toelichting bij het primaire aanwijzingsbesluit wordt wel overwogen dat, om binnen de marge van 2 Ke van de indicatieve 35 Ke-geluidszone te blijven, een terugschaling van 16% nodig is. Een dergelijke terugschaling zou echter, zo wordt volstrekt ongemotiveerd gesteld, een dermate beperking tot gevolg hebben dat een rendabele exploitatie van de luchthaven niet meer mogelijk zou zijn. Afgezien van het feit dat de motivering waarom zou moeten worden "teruggeschaald" met 16% en waarom dan geen rendabele exploitatie meer mogelijk is, volledig ontbreekt, stellen appellanten vast dat kennelijk het enige relevante belang dat in de afweging wordt

Mr. H.H.M.E. WAELLEN
advocaat & procureur

betrokken het belang van (ontwikkeling van) de luchthaven is. Er is ten onrechte niet onderzocht of er alternatieven zijn waardoor de overschrijding van de indicatieve geluidszone minimaal kan worden gehouden. De gegevens die de exploitant heeft aangeleverd worden zonder nader onderzoek naar de juistheid daarvan aan de beslissing ten grondslag gelegd. Dat de Minister en de Staatssecretaris in het bestreden besluit stellen dat zij de luchthaven beschouwen als een gewoon bedrijf doet natuurlijk niet af aan het feit dat het openbaar bestuur ervoor verantwoordelijk is dat aan besluiten de juiste gegevens ten grondslag worden gelegd. Appellanten concluderen dan ook dat de korte en eenzijdige "afweging" zonder een gedegen onderzoek naar de daaraan ten grondslag liggende feiten niet voldoet aan de verzwaarde motiveringsplicht die voortvloeit uit de PKB, zodat het bestreden besluit op dit punt met de PKB in strijd is.

Het tweede punt waarop de primaire aanwijzingsbesluiten niet overeenstemmen met de PKB is de vermindering van het aantal woningen binnen de 20 Ke-geluidscontour. De hiervoor aangehaalde brief van 7 januari 1999 stelde als uitgangspunt dat ernaar gestreefd wordt tot vermindering van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour te komen. Naar nu blijkt zullen de primaire aanwijzingsbesluiten echter het tegenovergestelde gevolg hebben. In zoverre is het primaire aanwijzingsbesluit dan ook in strijd met de daaraan ten grondslag liggende PKB.

In het bestreden besluit stellen de Minister en de Staatssecretaris dat er weliswaar meer woningen binnen de 20 Ke-contour komen te liggen, maar dat de primaire aanwijzingsbesluiten desalniettemin niet in strijd zijn met de PKB, het SBL of met de brief van 7 januari 1999, nu in deze brief werd gesteld dat reductie van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour de exploitatiemogelijkheden niet negatief mag beïnvloeden.

Hiermee stellen de Minister en de Staatssecretaris echter de optimale groei die wordt voorgestaan door de exploitant ten onrechte op één lijn met de exploitatiemogelijkheden die de luchthaven biedt. Daarbij is het door de vorige exploitant opgestelde Strategisch Ondernemingsplan kennelijk uitgangspunt en tegelijk doorslaggevend. De Minister en de Staatssecretaris hebben ten onrechte niet onderzocht of er alternatieve scenario's mogelijk zijn om zowel tegemoet te komen aan het uitgangspunt van de vermindering van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour als aan het uitgangspunt dat exploitatiemogelijkheden niet negatief mogen worden beïnvloed. In zoverre zijn de primaire aanwijzingsbesluiten onvoldoende gemotiveerd.

CONCLUSIE

10. Het bestreden besluit is derhalve strijdig met de Luchtvaartwet en de regelgeving inzake de luchtkwaliteit en in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, doordat het niet zorgvuldig is voorbereid, niet althans ondeugdelijk is gemotiveerd en de Minister en de Staatssecretaris na afweging van alle belangen, waaronder de

Mr. H.H.M.E. WAELEN
advocaat & procureur

zwaarwegende belangen van de omwonenden, in redelijkheid niet tot het besluit hadden kunnen komen.

Omdat de primaire aanwijzingsbesluiten eveneens strijdig zijn met de Luchtvaartwet, althans de daaraan ten grondslag liggende PKB en met de regelgeving inzake de luchtkwaliteit, kunnen de Minister en de Staatssecretaris in de hernieuwde beslissing op bezwaar geen andere beslissing nemen dan de bezwaren alsnog gegrond te verklaren, met vergoeding van de kosten van de bezwaarprocedure. Om die reden verzoeken appellanten uw Afdeling zelf in de zaak te voorzien en ook de primaire aanwijzingsbesluiten te vernietigen.

REDENEN WAAROM appellanten uw Afdeling verzoeken

- het beroep tegen voormeld bestreden besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 24 augustus 2006 met het kenmerk HDJZ/LUV/2006-1295 gegrond te verklaren en dit besluit te vernietigen, met veroordeling van de Staat der Nederlanden in de kosten van de procedure en tot vergoeding van het door appellanten te betalen griffierecht;
- de primaire aanwijzingsbesluiten te vernietigen, met vergoeding van de kosten van de bezwaarprocedure.

Meerssen, 31 oktober 2006

H.H.M.E. Waelen
w.g.
gemachtigde