

Den Helder Airport vecht voor voortbestaan met status 'nationaal belang'

Den Helder Airport vecht voor voortbestaan met status 'nationaal belang'

Den Helder Airport (DHA) staat voor een cruciale uitdaging: zonder erkenning als luchthaven van 'nationaal belang' dreigt sluiting vanwege een huurverhoging van 300%. Business development manager Nick Waterdrinker benadrukt het strategische belang van DHA voor de offshore-industrie, waaronder olie-, gas- en windenergieprojecten op de Noordzee.

De luchthaven zet in op vier pijlers om te overleven:

1. Kustwachtvluchten: Gesprekken met Schiphol over verplaatsing van kustwachtvliegtuigen.
2. Elektrisch vliegen: Deelname aan Power Up voor duurzame luchtvaart.
3. Drones: Samenwerking met Defensie voor maritieme beveiliging.
4. Duurzame helikopters: Lidmaatschap van de Alliance for Zero Emission Aviation.

Waterdrinker waarschuwt voor de gevolgen van sluiting: verlies van 500 banen, 32 bedrijven en een vitaal knooppunt voor de energievoorziening. Politieke steun is essentieel om de deadline van 31 december 2025 te halen.

Lees meer over de toekomst van DHA in het volledige nieuwsbericht:

<https://www.regionoordkop.nl/11/03/2025/den-helder-airport-ziet-status-nationaal-belang-als-enige-reddingsboei>

Over het nieuwsbericht stelde Tweede Kamerlid Pierik (BBB) vragen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kv-tk-2025Z07762.html>

Nieuw wetsvoorstel in de VS kan tienduizenden nieuwe drone wetten creëren

Nieuw wetsvoorstel in de VS kan tienduizenden nieuwe drone wetten creëren

Ronald Schnitker

Een nieuw wetsvoorstel dat discreet in de Senaat is ingediend, zou de manier waarop en waar er met een drone in de VS gevlogen mag worden, drastisch kunnen veranderen. De Drone Integration and Zoning Act (S.1249) beoogt lokale overheden het recht te geven om dronevluchten onder de 200 voet te reguleren.

Dit wetsvoorstel introduceert een nieuwe juridische term:

“immediate reaches of airspace”, gedefinieerd als de eerste 200 voet boven de grond. Dit luchtruim zou niet langer door de FAA worden gereguleerd voor drones, maar zou worden overgedragen aan lokale overheden om te bepalen hoe, wanneer en of drones in hun rechtsgebied mogen vliegen. Het wetsvoorstel hoopt te verduidelijken wat wel en niet wordt gedefinieerd als “navigable airspace”, waarover de FAA de exclusieve bevoegdheid heeft. Er is echter geen definitie van waar deze “navigable airspace” begint.

Deze nieuwe zone van luchtruim zou staten, provincies, steden en andere lokale regelgevers de mogelijkheid geven om beperkingen op te leggen aan hoe drones boven hun land vliegen. Dit kan leiden tot no-fly zones, hoogtebeperkingen, opstijg- en landingsbeperkingen, of andere regels die een stad zou kunnen bedenken. Met meer dan 90.000 lokale overheden in de VS, zou dit potentieel kunnen leiden tot evenveel verschillende sets aan dronewetten. Dit betekent dat een gemeente haar eigen no-fly zones, vergunningsvereisten of beperkingen voor hobbydronegebruik zou kunnen invoeren, waaraan moet worden voldaan. Momenteel heeft de FAA de exclusieve bevoegdheid over het luchtruim. Onder S.1249 zouden provincies hun eigen dronevergunningssystemen kunnen creëren, steden het opstijgen van drones in parken of nabij scholen kunnen verbieden, en zouden no-fly zones ingesteld kunnen worden, zelfs voor recreatief gebruik.

Link naar S. 1249:

<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/1249/text>

Bron:

- <https://dronedj.com/2025/04/19/a-new-bill-in-congress-co>

[uld-create-up-to-90000-new-drone-laws/](#)

- <https://www.dronewatch.nl/2025/04/25/lappendeken-van-lokale-droneregels-dreigt-in-de-vs/>
-

Europees Hof: Boardingpass kan worden beschouwd als 'ander bewijs'

Europees Hof: Boardingpass kan worden beschouwd als 'ander bewijs'

Het Europees Hof van Justitie heeft op 6 maart 2025 een belangrijke uitspraak gedaan over de rechten van luchtpassagiers bij lange vertragingen. De zaak draaide om de interpretatie van Verordening (EG) nr. 261/2004, die compensatie regelt voor passagiers bij geannuleerde of sterk vertraagde vluchten.

Kernvraag

Art. 2(g) van Verordening 261/2004 definieert een "boeking" als "het feit dat de passagier een ticket heeft of een ander bewijs dat de boeking is aanvaard en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of de touroperator".

De kernvraag is of een instapkaart kan gelden als “ander bewijs” in de zin van artikel 2, onder g) van Verordening nr. 261/2004.

Het Hof van Justitie oordeelde dat een boardingpass kan worden beschouwd als “ander bewijs” dat de reservering door de luchtvaartmaatschappij of reisorganisator is geaccepteerd en geregistreerd. Dit betekent dat passagiers met een boardingpass worden geacht een bevestigde reservering te hebben, tenzij er bijzondere omstandigheden zijn.

Het Hof benadrukte dat passagiers niet worden uitgesloten van compensatie alleen omdat een derde partij (zoals een reisorganisator) de vlucht heeft betaald. Zolang de luchtvaartmaatschappij marktconforme betaling ontvangt, geldt de verordening. De bewijslast ligt bij de luchtvaartmaatschappij om aan te tonen dat een passagier gratis of tegen een gereduceerd tarief reisde.

De uitspraak onderstreept het doel van de verordening: een hoog niveau van bescherming voor passagiers, ook bij vluchten die deel uitmaken van een pakketreis.

Bron:

Hof van Justitie van de Europese Unie 6 maart 2025, ECLI:EU:C:2025:139.

Link naar de uitspraak:
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=86889F0F3758211AA3A9EBD405BB5832?text=&docid=296205&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=638668>

Rechtbank wijst in kort geding over krimpplannen Schiphol, vorderingen van luchtvaartmaatschappijen af

Rechtbank wijst in kort geding over krimpplannen Schiphol, vorderingen van luchtvaartmaatschappijen af

Niet de rechtbank Noord-Holland maar de Raad van State moet beoordelen of de krimp van Schiphol naar 478.000 vluchten per jaar met ingang van komende winter kan doorgaan.

Dat heeft de rechtbank Haarlem bepaald in een kort geding dat enkele luchtvaartmaatschappijen (waaronder KLM en Transavia en enkele Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen verenigd in de Air Transport Association of America (A4A)) en belangenorganisaties (Barin en IATA) hadden aangespannen tegen de Staat en Schiphol.

Inhoudsindicatie:

De Rechtbank Noord-Holland heeft op 23 april 2025 een kort geding afgewezen waarin luchtvaartmaatschappijen probeerden te voorkomen dat het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol wordt beperkt tot 478.000 per jaar. De maatregel, vastgelegd in een voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB), is bedoeld om geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen.

De rechtbank oordeelde dat de luchtvaartmaatschappijen eerst de bestaande bestuursrechtelijke procedures moeten afwachten voordat zij naar de civiele rechter kunnen stappen. (Zaaknummer: C/15/363836 / KG ZA 25-187).

Kern van het geschil:

De luchtvaartmaatschappijen betoogden dat de beperking van vliegtuigbewegingen in strijd is met internationale regelgeving, waaronder de zogeheten “balanced approach” uit de Europese Geluidsverordening. Zij vreesden voor economische schade en verstoring van hun vlootplanningen. De Staat en luchthavenbeheerder Royal Schiphol Group (RSG) verdedigden de maatregel en benadrukten dat de bestuursrechter (de Raad van State) hier eerst over moet oordelen.

Belangrijkste conclusies van de rechtbank:

1. Niet-ontvankelijkheid:

De luchtvaartmaatschappijen kunnen niet direct naar de civiele rechter stappen, omdat er sinds 4 april 2025 staat tegen het besluit tot wijziging van het LVB beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling). Zodra het besluit is bekendgemaakt staat er dus een met voldoende waarborgen omklede rechtsgang open bij de bestuursrechter. (Wet van 10 februari 2025 tot wijziging van de Algemene wet bestuursrecht in verband met de invoering van beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen besluiten met betrekking tot de luchthavens Schiphol, Lelystad en Rotterdam en de militaire luchthaven Eindhoven en van de Wet luchtvaart in verband met de van toepassing verklaring van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht op besluiten

met betrekking tot de luchthaven Schiphol, de luchthavens van nationale betekenis en militaire luchthavens en in verband met het corrigeren van een verwijzing).

2. Geen onomkeerbare schade:

De rechtbank vond onvoldoende bewijs dat de luchtvaartmaatschappijen direct onherstelbare schade lijden als de maatregel tijdelijk wordt ingevoerd.

3. Belang van omwonenden:

De beperking is nodig om geluidsoverlast aan te pakken, zoals eerder door de rechter is bevestigd in een zaak over rechtsbescherming voor omwonenden.

Vervolg:

De luchtvaartmaatschappijen kunnen nog beroep aantekenen bij de Raad van State zodra de LVB-wijziging op 8 mei 2025 officieel wordt gepubliceerd. Tot die tijd blijft de huidige regelgeving van kracht.

Link naar de uitspraak:

<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNH0:2025:4390>

In memoriam: dr. Hans

Heerkens (1958–2025)

**In memoriam: dr. Hans
Heerkens (1958–2025)**

Luchtvaarteconoom, denker, pionier

Op 6 april 2025 is onverwacht dr. Hans Heerkens overleden. Met zijn heengaan verliest Nederland een van zijn scherpzinnigste luchtvaartexperts.

Hans werd 66 jaar.

Als wetenschapper, commentator en bruggenbouwer tussen academie en praktijk, wist hij decennialang het debat over luchtvaart te verrijken – met feiten, visie en een vleugje nuchtere Twentse relativering.



mr. dr. Ronald Schnitker

Een leven voor wetenschap en samenleving

Hans Heerkens werd geboren in 1958 in Gouda. In 1979 verhuisde hij naar Twente om bestuurskunde te studeren, een studie die hij later zou combineren met een promotie aan de Universiteit Twente. Vanaf de jaren tachtig was hij verbonden aan de UT, waar hij zijn sporen verdiende als universitair docent bij de faculteit Behavioural, Management and Social Sciences (BMS). Zijn colleges, die bol stonden van luchtvaartvoorbeelden en prikkelende vragen, maakten hem tot een geliefde docent. Onderzoek en onderwijs gingen bij Hans altijd hand in hand. Hij schreef talrijke publicaties over besluitvorming, veiligheid en technologie in de luchtvaart. Zijn bijdragen verschenen in nationale én internationale vaktijdschriften,

maar ook in het publieke debat liet hij van zich horen.

Media, meningen en maatschappelijke impact

Heerkens was jarenlang een vaste stem op **BNR Nieuwsradio**, en een graag geziene gast bij televisieprogramma's en in krantenkolommen. Zijn commentaren bij vlieggrampen, beleidskeuzes of technologische doorbraken werden breed gewaardeerd vanwege hun helderheid en nuance. Meer dan **900 mediaoptredens** prijkten uiteindelijk op zijn naam. Meerdere keren werd hij bekroond met de 'UT in de Media' prijs.

Hij wist als geen ander hoe je complexe luchtvaartvraagstukken op een toegankelijke manier kon duiden – zonder sensatie, met feiten. Altijd onafhankelijk, en nooit bang om tegen de stroom in te zwemmen.

Pionier in de onbemande luchtvaart

Een bijzonder hoofdstuk in Heerkens' loopbaan was zijn pioniersrol in de wereld van **unmanned cargo aircraft**. Als oprichter en voorzitter van het **Platform Unmanned Cargo Aircraft (PUCA)** zette hij zich internationaal in voor de ontwikkeling van vrachtdrones. Hij schreef vooruitstrevende essays over de potentie én risico's van deze technologie. Zijn blik was altijd gericht op morgen, zijn analyses grondig onderbouwd.

Zijn bijdragen aan onder meer *Aircargopedia* en *Airneth* behoren tot de standaardwerken over de toekomst van onbemande vrachtluchtvaart.

Twente Airport: realist én criticus

Als betrokken inwoner en onderzoeker hield Heerkens zich intensief bezig met de ontwikkeling van **Twente Airport**. Hij zag de potentie, maar was kritisch over luchtkastelen. Zijn commentaren waren constructief, maar scherp: Twente moest realistische doelen nastreven, en niet meedrijven op politieke wensdromen. Zijn analyses waren altijd eerlijk en onderbouwd, en daarmee soms confronterend – maar zelden ongenueanceerd.

Nalatenschap

Hans Heerkens laat een indrukwekkend palet aan werk na, en een diepe indruk op collega's, studenten, journalisten en beleidsmakers. Zijn overlijden kwam onverwacht, maar zijn werk en stem zullen voortleven. Wij herinneren ons Hans als een scherpe denker, bevlogen docent, inleider en luchtvaartliefhebber in hart en nieren.

We wensen zijn naasten veel sterkte met dit verlies.

Eén piloot in Europese cockpits rond 2030?

Eén piloot in Europese cockpits rond 2030?

mr. dr. Ronald Schnitker

Luchtvaartmaatschappijen in Europa overwegen serieus om vluchten met slechts één piloot in de cockpit uit te voeren, mogelijk al binnen vijf jaar. Dit staat bekend als **Single Pilot Operations** of **Extended Minimum Crew Operations (eMCO)** in de luchtvaartindustrie en wordt een steeds belangrijker onderwerp nu toezichthouders de haalbaarheid onderzoeken om de kosten voor luchtvaartmaatschappijen te verlagen.

Momenteel wordt eMCO voornamelijk onderzocht voor de cruise fase van langeafstandsvluchten, waar doorgaans drie of vier piloten aan boord zijn om te voldoen aan de regels voor vlucht- en rusttijden. Door het schrappen van de verplichting van twee piloten in de cockpit tijdens deze fase, zouden luchtvaartmaatschappijen aanzienlijke kosten kunnen besparen op salarissen.

Airbus heeft in 2021 het initiatief genomen en de European Union Aviation Safety Agency (EASA) benaderd met het idee voor eMCO. Sindsdien is er een werkgroep opgericht om de uitvoerbaarheid te onderzoeken. Naar verwachting zal EASA dit jaar beginnen met het opstellen van het regelgevingskader dat eMCO mogelijk moet maken, met potentiële introductie van nieuwe regels in heel Europa tegen 2030.

EASA buigt zich momenteel over de praktische problemen die zich kunnen voordoen bij eMCO, evenals de 'slimme cockpit' oplossingen die hiervoor ontwikkeld worden. Een van de opvallendste uitdagingen is hoe om te gaan met de situatie waarin de dienstdoende piloot dringend naar het toilet moet. Hoewel bizarre oplossingen zoals het dragen van volwassen luiers zijn afgewezen, werkt Airbus aan een mogelijkheid met

een radio uitgerust toilet achter de captain stoel in de cockpit. Dit concept zou mogelijk al in 2027 getest kunnen worden op de Airbus A350.

Piloten vakbonden zijn kritisch en stellen dat de belangrijkste motivatie achter de push voor eMCO puur financieel is. Zij vermoeden dat Airbus hoopt dat luchtvaartmaatschappijen eerder voor hun vliegtuigen zullen kiezen vanwege de potentiële kostenbesparingen op pilotenlonen.

Ook buiten Europa wordt naar single-pilot operations gekeken. Zo werkte Cathay Pacific in 2021 aan een geheim project genaamd 'Connect' in samenwerking met Airbus, waarbij de A350 eveneens als meest geschikte kandidaat werd gezien vanwege de aanwezige autonome systemen, zoals een automatische daalprocedure bij drukverlies.

De komende jaren zullen cruciaal zijn in de ontwikkeling en mogelijke implementatie van single-pilot operations in Europa.

Bron:

<https://www.paddleyourowncanoo.com/2025/04/03/airlines-across-europe-could-be-operating-flights-with-just-one-pilot-at-the-controls-by-2030/>

Diverse luchtvaartzaken voor de rechter in Haarlem

Diverse luchtvaartzaken voor de rechter in Haarlem

Op maandag 24 maart vond er in de rechtbank van Haarlem een luchtvaartzitting plaats. Vijf mannen die ervan verdacht worden binnen de burgerluchtvaart strafbare feiten te hebben gepleegd moesten zich voor de rechter verantwoorden.

Niet opvolgen aanwijzingen bemanning

De eerste verdachte was een 32-jarige man uit Den Haag die ervan wordt verdacht op 19 augustus 2024 aan boord van een vliegtuig geweld te hebben gepleegd. Het vliegtuig was vanuit Malaga net geland op Schiphol. De man raakte tijdens het van boord gaan in paniek en probeerde de nooddeur te openen. Toen het personeel dat probeerde tegen te houden, duwde de man meerdere bemanningsleden. Dit leidde tot overlast aan boord. De officier van justitie eiste een taakstraf van 40 uur en een voorwaardelijke gevangenisstraf van 1 week. De politierechter legde een voorwaardelijke taakstraf van 40 uur op, met een proeftijd van 2 jaar.

Geweld aan boord van vliegtuig

Een 46-jarige man uit Utrecht maakte het op 17 november 2024 bont aan boord van een vliegtuig, onderweg van Amsterdam naar Faro. Hij luisterde niet naar de instructies die hij aan boord van het personeel kreeg. Hij schold een purser en meerdere passagiers uit. Ook duwde, spugde en schopte hij tegen een tussenschot van het vliegtuig. Hij werd – met hulp van een agent in vrije tijd – aangehouden en vastgebonden met tie-wraps. De man probeerde uit alle macht los te komen en werd in bedwang gehouden door de purser en de agent. Het verzet van de

man leverde een dusdanige onveilige situatie aan boord op, dat de piloot van het vliegtuig besloot een tussentijdse landing te maken in Porto en daar de passagier van boord te zetten. De officier van justitie eiste een gevangenisstraf van 3 maanden tegen de man en de politierechter legde deze straf ook op. Twee maanden van de straf zijn voorwaardelijk, met een proeftijd van 2 jaar. De luchtvaartmaatschappij kreeg een schadevergoeding toegekend voor de kosten van de tussentijdse landing.

Bijna-botsing boven zweefvliegveld

Een 67-jarige man uit België veroorzaakte op 8 juli 2023 als gezagvoerder van een klein motorvliegtuig bijna een botsing bij zweefvliegveld De Noordkop, door recht over het zweefvliegveld te vliegen op een hoogte van ongeveer 1330 voet. Kort daarvoor was er een zweefvliegtuig opgelierd (opstijgen met behulp van een kabel). De gezagvoerder van het zweefvliegtuig, een leerling-vlieger, zag het motorvliegtuig op ramkoers in zijn richting vliegen. Het is aan de gezagvoerder van het zweefvliegtuig te danken dat er geen botsing ontstond: hij had de tegenwoordigheid van geest om de vlucht af te breken en de kabel waarmee hij omhoog werd gelierd, te ontkoppelen. Het motorvliegtuig is niet van koers veranderd en vloog in een rechte lijn door. De instructeur van de zweefvliegclub heeft tot twee keer toe contact proberen te zoeken met de Belgische gezagvoerder om erover te spreken en ervan te leren, maar zonder resultaat. De gezagvoerder van het zweefvliegtuig vindt dat erg jammer, zei hij op de zitting: "Het had niets gescheeld of we hadden allebei onze laatste vlucht gehad." De Belgische gezagvoerder wilde ook geen verklaring afleggen in het strafrechtelijk onderzoek. Het OM tilt daar zwaar aan, omdat die houding niet past bij de Just Culture die in de luchtvaart zo wordt bevorderd om de vliegveiligheid te kunnen verbeteren. Het risico van het vliegen over zweefvliegvelden wordt benadrukt in het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid en ook

uitgebreid toegelicht op de website van de KNVvL. De officier van justitie noemde het handelen van de Belgische gezagvoerder een voorbeeld van grove nalatigheid die een zeer gevaarlijke situatie opleverde. De officier eiste een geldboete van 2000 euro en een ontzegging van de vliegbevoegdheid voor 6 maanden. De kantonrechter veroordeelde de man conform de eis.

Vapen en veroorzaken van geluidsoverlast

Een 39-jarige man uit Rotterdam luisterde tijdens een vlucht op 29 september 2024 niet naar de aanwijzingen die hij van de gezagvoerder. Hij was onderweg van Jordanië naar Amsterdam toen hij tijdens de vlucht betrappt werd terwijl hij aan het vaperen was. De man schreeuwde en schold en zorgde dus voor geluidsoverlast. Dit terwijl bij iedere passagier de regels bekend zijn dan je aan boord van een vliegtuig niet mag roken en geen geluidsoverlast mag veroorzaken. De man weigerde later een boete te betalen en daarom moest hij zich voor de kantonrechter verantwoorden. De officier van justitie eiste een geldboete van 320 euro tegen de man en de kantonrechter legde deze boete ook op.

Laserpen op politiehelikopter

Een 27-jarige man uit Zeewolde vormde op 20 januari 2024 een gevaar voor het luchtverkeer toen hij in Harderwijk met een laserpen op een politiehelikopter scheen. Het licht van deze laserpen was krachtig genoeg om de inzittenden van een helikopter op vlieghoogte te kunnen verblinden. Het beschijnen van de helikopter leverde hiermee een mogelijk gevaarlijke situatie en daarmee een ernstige overtreding op. De officier van justitie eiste een boete van 800 euro tegen de man en de kantonrechter legde deze boete ook op.

Rechter vernietigt luchthavenbesluit Teuge vanwege gebrekkige motivering en milieubeoordeling

Rechter vernietigt luchthavenbesluit Teuge vanwege gebrekkige motivering en milieubeoordeling

Op 2 april 2025 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het luchthavenbesluit voor luchthaven Teuge vernietigd. Het besluit van de provinciale staten van Gelderland van 8 juni 2022 werd teruggedraaid vanwege strijd met de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de Wet milieubeheer. Ook een wijzigingsbesluit van 25 september 2024 werd vernietigd. (Zaaknummer: 202204291/1/R1).

Platform Vlieghinder Teuge (PVT) had beroep ingesteld tegen het luchthavenbesluit, uit angst voor een toename van geluidhinder. De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde dat het besluit op meerdere punten **ondeugdelijk was gemotiveerd**.

Een belangrijk punt van kritiek was dat de in het luchthavenbesluit opgenomen geluidgrenswaarden een flexibiliteit toestonden die onvoldoende was begrensd. De mogelijkheid dat het aantal vliegbewegingen met kleine luchtvaartuigen zou kunnen toenemen door het samenvoegen van geluidruimten voor verschillende typen luchtverkeer, werd niet voldoende afgewogen in het licht van de belangen van omwonenden. Ook de verruiming van de openingstijden voor incidentele afwijkingen werd onvoldoende gemotiveerd.

Daarnaast oordeelde de Afdeling dat de berekening van de geluidgrenswaarden in het rapport van Adecs 2019 niet transparant was. Het rapport maakte niet duidelijk hoe de beoogde geluidsreductie precies in de berekening was verwerkt, waardoor provinciale staten dit rapport niet ten grondslag mochten leggen aan het luchthavenbesluit.

Een ander significant gebrek was dat provinciale staten ten onrechte geen m.e.r. beoordelingsbesluit hadden genomen. Doordat het luchthavenbesluit een ander gebruik van de luchthaven toestond, was een zogenaamde vormvrije m.e.r. beoordeling vereist. Ook de milieueffecten van gewijzigde vliegroutes waren niet voldoende onderzocht in het rapport van Adecs 2021.

Verder werd geconstateerd dat het geluid veroorzaakt door taxiën en proefdraaien van luchtvaartuigen ten onrechte niet was onderzocht en betrokken bij het besluit. Hoewel er een geluidswal aanwezig is, was niet geregeld dat taxiën en proefdraaien achter deze wal moesten plaatsvinden ter voorkoming van geluidhinder bij nabijgelegen woningen.

De uitspraak betekent dat het luchthavenbesluit van 2022 en het wijzigingsbesluit van 2024 zijn vernietigd. Totdat een nieuw luchthavenbesluit is vastgesteld, geldt voorlopig de Omzettingsregeling weer, zij het met aangepaste, strengere geluidgrenswaarden als voorlopige voorziening. Provinciale staten van Gelderland moeten een nieuw luchthavenbesluit voor

Teuge vaststellen.

Link naar de uitspraak:
<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@149443/202204291-1-r1/>

**Hof Arnhem-Leeuwarden
oordeelt dat de Staat
onrechtmatig handelde in de
Chipshol zaak wegens schijn
van partijdigheid**

**Hof Arnhem-Leeuwarden
oordeelt dat de Staat
onrechtmatig handelde in de
Chipshol zaak wegens schijn
van partijdigheid**

mr. dr. Ronald Schnitker

Op 25 maart 2025 heeft het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden geoordeeld dat de Staat onrechtmatig heeft gehandeld jegens Chipshol c.s. door een schending van artikel 6 lid 1 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). De zaak draaide om de samenloop van processuele handelingen van een

rechter in de Chipshol zaak in de periode 1994-1998 bij de rechtbank Den Haag. Het hof stelde vast dat er sprake was van objectief gerechtvaardigde twijfel bij Chipshol c.s. over de onpartijdigheid van de rechter.

Hoewel het hof niet oordeelde dat de rechter daadwerkelijk (subjectief) partijdig is geweest, werd vanuit een objectief perspectief de **schijn van partijdigheid gewekt en onvoldoende weggenomen**. Het hof baseerde dit oordeel op een reeks van feiten en handelingen, waaronder:

- De rechter trad in verschillende hoedanigheden op bij de voorbereiding van rechtelijke beslissingen in de Chipshol zaak en wekte de schijn zijn bemoeienis te willen afdwingen.
- De rechter had meermaals eenzijdig contact met een advocaat in de zaak en sprak hierover onwaarheid, wat de schijn wekte iets te verbergen. Ook werd de wederpartij van Chipshol c.s. op ongebruikelijke wijze door de rechter ingeschakeld om een comparitie te regelen.
- De rechter bepaalde de datum voor pleidooi in een bodemzaak zonder verhinderdata te vragen aan Chipshol c.s. en weigerde vervolgens een uitstelverzoek, wat de schijn wekte dat de agenda van de wederpartij voorrang kreeg.
- Na een wrakingsverzoek trok de rechter zich pas informeel terug daags voor het pleidooi en wees zelf de nieuwe voorzitter aan, wat de schijn wekte van voortdurende bemoeienis. Bovendien trad de rechter via de persrechter publiekelijk in discussie over de wraking, wat bijdroeg aan de schijn van onvoldoende afstand.

De Chipshol-zaak betrof een conflict over de zeggenschap over ongeveer 360 hectare agrarische grond rondom Schiphol. Volgens "Hof Arnhem.pdf" ging het zelfs om ongeveer 600 hectare en

enorme belangen in verband met de ontwikkeling van een "Airport City".

Het hof oordeelde dat de vordering tot schadevergoeding van Chipshol c.s. was verjaard, met uitzondering van de vordering die was gebaseerd op de inhoud van het vonnis in kort geding van 3 mei 1996. Het hof was echter van oordeel dat de vordering tot een verklaring voor recht naar haar aard niet kan verjaren en dat de toewijzing hiervan op zichzelf een vorm van genoegdoening inhoudt voor de schending van artikel 6 lid 1 EVRM.

Het hof paste de maatstaf voor onrechtmatige rechtspraak uit het Hotel Jan Luyken-arrest toe in het licht van artikel 6 lid 1 EVRM. Het hof verwierp de stelling van Chipshol c.s. dat artikel 47 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie en het Köbler-arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van toepassing zouden zijn.

De slotsom is dat het hof het vonnis van de rechtbank vernietigde en voor recht verklaarde dat de Staat onrechtmatig jegens Chipshol c.s. heeft gehandeld door een schending van artikel 6 lid 1 EVRM. De vorderingen tot schadevergoeding werden grotendeels afgewezen wegens verjaring of het ontbreken van een onrechtmatige daad.

Link naar de uitspraak:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:GHARL:2025:1733>

Bron:
<https://persportaal.anp.nl/artikel/d17a68b9-24f9-4e88-b2d4-ed34124c535d/hof-arnhem-leeuwarden-haagse-rechtbank-was-jarenlang-partijdig-in-de-chipshol-zaak>