

Acht jaar juridische procedures en ambtelijk touwtrekken: De strijd van een zweefvliegclub om weer te kunnen slepen

Acht jaar juridische procedures en ambtelijk touwtrekken: De strijd van een zweefvliegclub om weer te kunnen slepen

Tom van Doormaal en Ronald Schnitker

Voor de zweefvliegsport is een overheersende vraag waar nog voldoende ruimte voor de sport in de lucht en op de grond te vinden is?

Dat probleem groeit: ruimte/bouwgrond, natuur en milieu, toenemende militaire claims van grond en luchtruim... De zwakke doorzettingsmacht van het openbaar bestuur helpt niet in die strijd, de verstikking van regels en angst voor de rechter. Hoe dat werkt, hebben wij de laatste jaren ervaren, in de Wieringermeer, waar de Zweefvliegclub Noordkop (ZCNK) is gevestigd. Tom van Doormaal en Ronald Schnitker doen hun verhaal. Lees hoe zij erin slaagden om het opslepen van zweefvliegtuigen weer van de grond te krijgen.

De verhuizing en de eerste horden

De aanleiding voor de jarenlange procedures was de aanleg van een groot windturbinepark in de Wieringermeerpolder, deels bedoeld om stroom te leveren aan een nieuwe vestiging van Microsoft. De meer dan zestig windturbines maakten het oude vliegveld van de zweefvliegclub tot een obstakel. De club stemde in met verhuizing, op voorwaarde dat zij op de nieuwe locatie alle mogelijkheden van het oude terrein terug zouden krijgen, waaronder het 'sleepliegen' (waarbij een zweefvliegtuig wordt opgesleept door een motorvliegtuig).

De club kreeg een mooi nieuw terrein en gebouw tussen natuur en landbouw. Echter, enkele omwonenden vreesden geluidhinder van motorvliegtuigen die over hun perceel zouden vliegen. Bovendien lag het nieuwe terrein in een stiltegebied. Dit leidde tot een procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Op 4 mei 2016 oordeelde de Raad van State dat er onvoldoende was gemotiveerd dat er sprake was van een **zwaarwegend maatschappelijk belang** om sleepliegen op het nieuwe veld mogelijk te maken. De Raad van State haalde een streep door het sleepliegen in de luchthavenregeling, terwijl het starten met 'zelfstarters' (motorzweefvliegtuigen) wel toegestaan bleef. De afspraken over de verhuisoperatie, inclusief sleepliegen, bleken dus minder solide dan toegezegd. De ZCNK moest alsnog beter motiveren waarom er een zwaarwegend maatschappelijk belang was voor sleepliegen. Omdat het vliegveld in het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland lag, besloot de club een ontheffing aan te vragen bij de provincie Noord-Holland voor het opslepen met een motorzweefvliegtuig in het stiltegebied. Deze ontheffing werd verleend op 23 maart 2020.

Maar ook nu kwamen omwonenden in het geweer en vochten de ontheffing aan bij de bestuursrechter in Haarlem. Bij uitspraak van 17 juni 2021 vernietigde de Haarlemse bestuursrechter de provinciale ontheffing. Volgens de rechter was van het op grond van de Provinciale Milieuverordening vereiste **'nut en de noodzaak'** voor de verstoring van het stiltegebied niet gebleken.

De ommekeer

De ZCNK gaf zich niet gewonnen en ging in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op 5 juni 2023 behandelde de Raad van State de zaak, zo'n vijf jaar na de opening van het nieuwe terrein. De kern van de zaak draaide om de vraag of de provincie de ontheffing terecht had verleend en of de Haarlemse rechter het criterium "nut en noodzaak" juist had geïnterpreteerd.

De uitspraak volgde op 9 augustus 2023 en was in het voordeel van de zweefvliegclub: het hoger beroep werd gegrond verklaard. Belangrijke overwegingen waren:

- **'Nut en Noodzaak' van de ontheffing:** De Raad van State oordeelde dat de rechtbank het criterium verkeerd had ingevuld. Het is voldoende aannemelijk gemaakt dat sleepstarts noodzakelijk zijn voor het behalen en behouden van een brevet en voor deelname aan wedstrijden, en dat er in de regio geen ander vliegveld is waar dit mogelijk is.
- **Geluidsbelasting:** Het college van gedeputeerde staten had voldoende aangetoond dat de geluidsbelasting beperkt is en dat er al andere geluid producerende activiteiten in het stiltegebied plaatsvinden. Het geluidsrapport werd als valide onderbouwing beschouwd.
- **Beoordelingsruimte college:** De provincie had voldoende beoordelings- en beleidsruimte en mocht zich op het

standpunt stellen dat het belang van de natuurlijke rust zich niet verzette tegen de ontheffing.

- **Maximumaantal activiteiten:** Er was niet gebleken dat het maximumaantal toegestane activiteiten in het stiltegebied zou worden overschreden.
- **Andere belangen:** De provincie hoefde bij de ontheffing alleen te kijken naar de aantasting van de natuurlijke rust, niet naar andere belangen.

De uitspraak van de Haarlemse rechtbank werd vernietigd, waardoor de ontheffing van de provincie herleefde. **Zweefvliegcentrum Noordkop beschikte in augustus 2023 dus weer over de gevraagde ontheffing voor het maken sleepstarts in een stiltegebied.**





Bureaucratische hardnekkigheid

Je zou verwachten dat na het duidelijke oordeel van de hoogste bestuursrechter de luchthavenregeling van 2015, waarin het sleepvliegen was doorgehaald, eenvoudig aangepast kon worden door de geschrapte tekst terug te plaatsen.

De diverse gerechtelijk procedures om ons gelijk aan te tonen hadden zo'n acht jaar in beslag genomen en is het dan niet redelijk om met de betrokken overheden te overleggen over de dan ontstane situatie, zo vroegen we ons af. In het bestuursrecht helpt vaak als je kunt aantonen dat je je best hebt gedaan om een oplossing te zoeken. Dus poogden we alle betrokken partijen bij de oorspronkelijke overeenkomst aan een tafel te krijgen.

Dat is, met de Rijkscoördinatiereregeling, nog niet zo eenvoudig. De regie van het proces ligt dan bij het ministerie van Economische Zaken (EZK). We vonden de behandelende ambtenaar van EZK die het dossier kende. Die legde ons uit, waarom hij niet aanspreekbaar was: een subtiel zinnetje in een overeenkomst van rond 200 pagina's, waarin door het Rijk afstand werd genomen van de samenhangende procedures. En met dat besluit over een zienswijze hadden ze dus niets te maken.

Tegen de nieuwe tervisielegging kwam een zienswijze over soortenbescherming. Het Waterschap had een visvijver, een beschermd natuurgebied aangelegd, in het verlengde van de baan, op iets meer dan 100 meter van het veld. Betekende dat opnieuw een te beschermen object en mogelijk een nieuwe blokkade? Echt redelijk was dat niet, omdat het belang tijdens de lopende procedure was ontstaan. De Gedeputeerde erkende zelfs dat het voor hem nieuw was. Daarover moest eerst een natuuronderzoek plaatsvinden.

Een eerste ecologisch onderzoek werd door de provincie verworpen, maar kregen wij niet te zien. Dat maakte het vertrouwen niet groter. Een nieuwe opdracht aan een ander bureau volgde. De vertraging van het nieuwe natuuronderzoek duurde de winter van 2024/2025. Ook moest ILT een nieuwe VVGL (Verklaring veilig gebruik luchtruim) afgeven, ook al was in de situatie m.b.t. het luchtruim niets gewijzigd. Kon dat snel? Tien weken werd ervoor uitgetrokken.

Eindelijk groen licht

Op 3 december 2024 is het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland aangepast in de Omgevingsverordening NH2022, in die zin dat het luchtvaartterrein van de zweefvliegclub buiten het stiltegebied kwam te liggen en er niet langer een ontheffing nodig was om zweefvliegtuigen te mogen opslepen. Eindelijk was voor de provincie de weg vrij om nieuwe luchthavenregeling voor het Zweefvliegcentrum Noordkop vast te stellen. Deze werd op 26 februari 2025 gepubliceerd in het Provinciaal blad van Noord-Holland en een dag later geplaatst op de website van de provincie Noord-Holland. Tegen de nieuwe luchthavenregeling is niemand opgekomen zodat de regeling nu definitief is. Op 9 mei 2025 zijn de eerste sleepstarts op het zweefvliegterrein uitgevoerd.

Het gevreesde geluid van de ingehuurde Dimona, die de sleepvluchten maakte, is gemeten. Van geluidshinder bleek niets. De tractor die naast het zweefvliegterrein aan het ploegen was, produceerde meer geluid. Boven de startplaats was het motorgerucht van de Dimona (op ongeveer 400 meter) vrijwel onhoorbaar.

Lessen getrokken

We hielden vol, omdat het een interessante casus was van

bestuurlijke vertraging door omzichtigheid en overmatige detaillering van regelgeving. De bestuurlijke angst onder ambtenaren voor een nieuw rechtelijk oordeel stagneerde het proces. Het proces om alsnog het slepen mogelijk te maken, het gaat om niet meer dan 250 sleepstarts in maximaal 8 dagen per jaar, heeft zeven jaar geduurd. Het dossier is onevenredig groot: honderden pagina's en (ambtelijke) uren.

De uitspraken zijn te vinden via de links:

- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2016:1228>
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNH0:2021:4810>
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2023:3054>

**Maximumaantal
vliegtuigbewegingen Schiphol
vastgelegd in
Luchthavenverkeerbesluit**

Maximumaantal vliegtuigbewegingen Schiphol vastgelegd in Luchthavenverkeerbesluit

Per 1 november 2025 geldt er een maximum aantal vliegtuigbewegingen met handelsverkeer op de luchthaven. Dit is vastgelegd in een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

Het nieuwe maximum komt te liggen op maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar. Daarvan mogen er maximaal 27.000 plaatsvinden in de nachtperiode, die loopt van 23.00 uur tot 7.00 uur. Eerder was het maximum voor de nacht al 32.000. Dit maximum heeft betrekking op handelsverkeer, wat verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen omvat, inclusief lege positioneringsvluchten. General Aviation (GA) valt hier expliciet buiten.

Dit besluit is een eerste stap in een integrale herziening van het LVB. Het is bedoeld om bescherming te bieden aan omwonenden tegen hinder door luchtvaart, in lijn met de doelstellingen van het Hoofdlijnenakkoord 2024–2028. De maatregel vloeit ook voort uit de Europese balanced approach-procedure, die verplicht is bij het opleggen van geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen. Daarnaast wordt hiermee uitvoering gegeven aan een uitspraak van de rechtbank Den Haag van 20 maart 2024, die constateerde dat geluidsoverlast inbreuk maakt op de persoonlijke levenssfeer van omwonenden (artikel 8 EVRM). Het was noodzakelijk dit maximum tijdig vast te leggen om mee te kunnen nemen in de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen 2025/2026.

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan de Afdeling advisering

van de Raad van State, die hierover advies heeft uitgebracht op 23 april 2025. De Raad had diverse opmerkingen. Zo adviseerde de Raad om in de toelichting nader toe te lichten hoe een 'fair balance' is bereikt tussen de belangen van omwonenden en andere belangen, rekening houdend met fundamentele rechten. Ook vroeg de Raad om verduidelijking van de wettelijke grondslag voor het vaststellen van een maximum aantal bewegingen en om een nadere toelichting op de reactie op het besluit van de Europese Commissie over de balanced approach-procedure, met name over non-discriminatie (uitsluiting General Aviation) en rekening houden met autonome vlootvernieuwing. De regering heeft naar aanleiding van het advies aanpassingen gedaan in de nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit is ter inzage gelegd en er zijn 131 zienswijzen ingediend, die echter niet hebben geleid tot wijziging van het ontwerpbesluit. Ook heeft een voorhangprocedure bij de Staten-Generaal plaatsgevonden.

Het huidige aantal bewegingen in 2024 (470.819) ligt al dicht bij het nieuwe maximum, waardoor de impact op Schiphol en het bedrijfsleven naar verwachting zeer gering is. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving. Schiphol is verplicht het aantal feitelijke bewegingen met handelsverkeer maandelijks te registreren en aan te leveren aan de inspecteur-generaal.

Bronnen:

- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2025-15244.html>
- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2025-119.html>
-

ICAO acht Rusland aansprakelijk voor neerhalen vlucht MH17

ICAO acht Rusland aansprakelijk voor neerhalen vlucht MH17

De **Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)**, een agentschap van de Verenigde Naties, heeft Rusland **aansprakelijk bevonden** voor het neerhalen van Malaysia Airlines vlucht MH17 in 2014. De Raad van de ICAO stemde op 12 mei 2025, bijna elf jaar na de ramp, dat de Russische Federatie haar verplichtingen onder het internationaal luchtrecht niet is nagekomen.

Het besluit werd genomen in een zaak die in 2022 door Nederland en Australië werd aangespannen tegen de Russische Federatie. Deze landen stelden dat het optreden van de Russische Federatie bij het neerhalen van het vliegtuig met een grond-luchtraket boven oostelijk Oekraïne een schending vormde van **artikel 3 bis van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart**. Dit artikel vereist dat staten “afzien van het gebruik van wapens tegen burgerluchtvaartuigen in vlucht”. De ICAO-Raad oordeelde dat de claims van Australië en Nederland “gegrond waren in feit en wet”. De procedure omvatte schriftelijke inzendingen en mondelinge hoorzittingen. Een formeel besluitdocument met de

redenen zal op een later moment worden uitgegeven.

Vlucht MH17, een Boeing 777, was op 17 juli 2014 onderweg van Amsterdam naar Kuala Lumpur toen het werd neergeschoten boven de Donbas-regio in Oekraïne, tijdens het conflict tussen pro-Russische rebellen en Oekraïense troepen. Alle 298 passagiers en bemanningsleden kwamen om, waarvan het merendeel Nederlandse staatsburgers waren.

Dit besluit vertegenwoordigt de eerste keer in de geschiedenis van de ICAO dat haar Raad een uitspraak doet over de gegrondheid van een geschil tussen lidstaten onder het “geschillenbeslechttingsmechanisme” van de organisatie. De Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken, Caspar Veldkamp, verklaarde dat het besluit “een belangrijke stap is naar het vaststellen van de waarheid en het bereiken van gerechtigheid en verantwoording voor alle slachtoffers van vlucht MH17, en hun families en dierbaren”.

In 2022 had een Nederlandse rechtbank al drie mannen schuldig bevonden aan moord voor het neerhalen van het passagiersvliegtuig. De rechtbank concludeerde dat een door Rusland vervaardigde raket, geleverd vanuit Rusland en afgevuurd door een gewapende groep onder Russische controle, het vliegtuig neerhaalde. De mannen – twee Russen en één Oekraïner – werden bij verstek schuldig bevonden en veroordeeld tot levenslang. Een derde Rus werd vrijgesproken. Het Kremlin, bij monde van woordvoerder Dmitry Peskov, heeft de uitspraak van de Nederlandse rechtbank naar verluidt bekritiseerd als “bevooroordeeld”, omdat Rusland niet deelnam aan het onderzoek.

Bron: [icaو.int/newsroom](https://www.icao.int/newsroom)

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-could-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:RBNHO:2025:4390>

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, spuugde 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 betrapt 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 dat 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.

Bron: Nieuwsbericht | 24-03-2025 | <https://www.om.nl/actueel/nieuws/2025/03/24/diverse-luchtvaart-zaken-voor-de-rechter-in-haarlem>

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>

Rechtbank Noord-Holland:

vertraging door niet-buitengewone omstandigheden was de eerste schakel in de causaliteit die tot de uiteindelijke vertraging leidde

Rechtbank Noord-Holland: vertraging door niet-buitengewone omstandigheden was de eerste schakel in de causaliteit die tot de uiteindelijke vertraging leidde

Op 8 januari 2025 heeft de Rechtbank Noord-Holland een uitspraak gedaan in een zaak tussen twee passagiers en Transavia Airlines C.V. met betrekking tot een vlucht van Amsterdam naar Ljubljana op 4 augustus 2023 (vlucht HV6821). De passagiers arriveerden met een vertraging van meer dan drie uur op hun eindbestemming en vorderden compensatie van de luchtvaartmaatschappij op basis van Verordening (EG) nr. 261/2004. (zaaknummer: 10768385 \ CV EXPL 23-7057).

De vervoerder erkende de vertraging, maar voerde aan dat deze

was veroorzaakt door **gebreken aan het toestel en restricties van de luchtverkeersleiding**. Echter, de vervoerder beriep zich ten aanzien van het technische mankement niet op buitengewone omstandigheden.

De kantonrechter oordeelde dat de passagiers terecht stelden dat niet was gebleken dat de vlucht ook met restricties van de luchtverkeersleiding zou zijn geconfronteerd als de vlucht tijdig klaar had gestaan voor vertrek. De rechtbank concludeerde dat de **vertraging door niet-buitengewone omstandigheden de eerste schakel in de causaliteit was die tot de uiteindelijke vertraging leidde**. Alles wat daarna is voorgevallen, valt binnen de **risicosfeer van de vervoerder**. Hierbij werd benadrukt dat de Verordening een hoge mate van bescherming van passagiers beoogt en restrictief moet worden uitgelegd.

Aangezien de vertraging niet het gevolg was van buitengewone omstandigheden, bleef de vraag of de vervoerder alle redelijke maatregelen had getroffen onbeantwoord. De vordering tot betaling van de hoofdsom werd, gelet op de duur van de vertraging, toegewezen. De passagiers ontvingen een compensatie van €250 per persoon, oftewel €500 in totaal, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 4 augustus 2023. De vordering tot vergoeding van buitengerechtelijke incassokosten werd echter afgewezen. De proceskosten kwamen voor rekening van de vervoerder.

Link naar de uitspraak:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBNHO:2025:1826>