

Aantekenen

Nationale Ombudsman
Postbus 93122
2509 AC Den Haag

Ons kenmerk 161212
Uw kenmerk -
Onderwerp klacht
Bijlage(n) 4
E-mail MfE@ziggo.nl
Eijsden 12 december 2016

Geachte mevrouw/heer,

Ondergetekenden dienen deze klacht in gericht tegen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (verder: I&M) met betrekking tot de afhandeling van problemen veroorzaakt door vliegtuigoverlast in de gemeente Eijsden-Margraten. Ze kiezen te dezer zake domicilie op het adres van de Stichting Milieu front Eijsden aan de Wilhelminastraat 76 te 6245AX Eijsden.

De klacht luidt als volgt:

Bij brief van 29 juli 2016 (bijlage 1) is bij I&M een klacht ingediend met de volgende tekst:

"In april 2013 heeft een luchtruimwijziging plaatsgevonden boven onze gemeente. Onder luchtruimwijziging wordt verstaan de delegatie van luchtverkeersdienstverlening boven het Nederlandse deel van het luchtruim boven Eijsden aan de Belgische luchtvaartdienstverleners.

Op grond van het bepaalde in art. 5.11 van de Wet Luchtvaart dient voorafgaand aan zo'n wijziging o.m. de omgeving (bewoners en gemeente Eijsden) geconsulteerd te worden, hetgeen in deze is nagelaten. Volgens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (verder te noemen: het Ministerie), is dit nagelaten omdat de luchtruimwijziging bedoeld was als een technische aanpassing in het luchtruim om de veiligheid in het luchtruim te waarborgen, waarbij door het Ministerie niet voorzien noch beoogd was dat de geluidsbelasting zou veranderen.

Delegatie van de bevoegdheid aan België is geschied in het kader van veiligheidsmaatregelen, door het verbreden van de corridor voor klein VFR-verkeer. In de praktijk laat echter zien dat die mogelijkheid nu ook wordt gebruikt voor vliegverkeer naar de luchthaven Bierset te Luik, zo stelde het Ministerie vast.

Direct na de luchtruimwijziging ontstond er in onze gemeente vliegtuigoverlast van het vliegverkeer van en naar de luchthaven Bierset, waarbij de overlast naarmate de tijd verstreek in intensiteit toenam. De overlast is op uw Ministerie genoegzaam bekend. Eind 2013 zijn hierover vragen gesteld in de Tweede Kamer. Ook eind 2013 zegt Belgocontrol in een overleg met het Ministerie toe, dat woonkernen zichtbaar worden gemaakt op de radarschermen van de Belgische verkeersleiders. Daarmee suggererend dat als gevolg daarvan niet c.q. in mindere mate over die woonkernen zou worden gevlogen.

Begin 2014 zoekt het Ministerie de oplossing van de vliegtuigoverlast in het monitoren van het luchtverkeer in samenwerking met LVNL en het Klachtenbureau Luchtverkeer Zuid-Limburg om de effectiviteit van de Belgische maatregelen te meten. Die monitoringsgegevens zijn nadien - en worden nog steeds - met de Belgische instanties gedeeld. In oktober 2014 stelt het Ministerie dat de daaraan voorafgaande maanden een positieve ontwikkeling lieten zien, maar dat het nog te vroeg is om te spreken van een structurele verbetering.

Begin 2015 overlegt het Ministerie weer met de Belgische overheid en Belgocontrol, die stellen aanvullende structurele maatregelen te hebben genomen om de problemen aan te pakken:

- het Handboek voor verkeersleiders wordt aangepast: het gebied Eijsden-Margraten wordt zoveel mogelijk ontzien, alleen als het door druk piekverkeer niet anders kan is dalend vliegverkeer mogelijk, maar niet onder 4000 voet.
- Eijsden-Margraten is nu te zien op de radarschermen van de verkeersleiders zodat het gebied makkelijker is te vermijden. (Maar dit was eind 2013 ook al toegezegd).
- de verkeersleiders krijgen een cyclische awareness campagne, en de werkwijze krijgt in hun (voortgezette) training aandacht.
- de Belgische en Nederlandse overheid en -verkeersleiding blijven in contact, waarbij van beide kanten nauwgezet wordt gemonitord op dagelijks en piekniveau.

Als er nadien inderdaad op dagelijks en piekniveau is gemonitord, dan was de noodzaak tot actief handelen al in april 2015 duidelijk. De Belgische overheid/Belgocontrol diende al op dat moment op nakoming van die maatregelen te worden aangesproken. Want uit de gegevens van het Ministerie die op een openbare voorlichtingsavond in Eijsden op 16 maart 2015 werden gepresenteerd bleek, dat door vergelijking van radartracks uit 2012 met die van 2014 kan worden geconcludeerd, dat er een forse stijging was van de vluchten boven Eijsden, en verder, dat die vluchten voornamelijk tussen 22.30 en 01.30 plaatsvonden met een piek rond 00.00 uur. (Daarbij moet nog worden aangetekend, dat het onbegrijpelijk is dat hierbij alleen is uitgegaan van dalend vliegverkeer, en stijgend verkeer buiten beschouwing wordt gelaten. Het klein VFR-verkeer maakt dit onderscheid niet.)

Het vliegpatroon is na maart 2015 niet substantieel gewijzigd, zodat in april 2015 direct contact met de Belgische overheid had moeten worden opgenomen. Het verbreden van de corridor was immers bestemd voor klein VFR-verkeer, waarbij op zicht wordt gevlogen. Hiervoor geldt de 'uniforme daglichtperiode' (UDP). Elk land stelt eigen regels op voor het bepalen van deze periode. In Nederland geldt de regel dat de UDP een kwartier voor zonsopkomst begint en een kwartier na zonsondergang eindigt. In dit verband is onbegrijpelijk dat er nachtvluchten boven Eijsden plaatsvinden. En ook de mate waarin dit geschiedt is gelet op de afspraken bizar: zo werd tijdens de openbare voorlichtingsavond op 7 september 2015 door het Ministerie in een presentatie een aantal voorbeelden gegeven van minder goede nachten: tussen 00.00 uur en 01.00 uur waren er op 27 juni 2015 18 vluchten, op 22 juli 2015 7 vluchten, en op 28 augustus 2015 15 vluchten. Uit die presentatie (onder het kopje: Nacht (00-01): % vluchten over Eijsden) blijkt dat het aantal nachtvluchten na maart 2015 alleen maar hoger is geworden. De vraag rijst waarom het Ministerie in april 2015 niet direct actie heeft ondernomen.

Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst op 7 september 2015 is door het Ministerie aangegeven, dat met de Belgische overheid en luchtverkeersleiding in gesprek wordt gegaan om helder te krijgen waarom er dagen zijn waarop de maatregelen wel werken en waarom op andere dagen afspraken minder of niet worden nagekomen.

In december 2015 heeft het Ministerie een nieuw overleg gehad met de Belgische overheid en Belgocontrol. De begin 2015 getroffen maatregelen zijn te vrijblijvend en blijken onvoldoende te werken. Daarom werd overeengekomen:

1. Per februari 2016 is het verkeersleidershandboek zo aangepast dat het oorspronkelijke verzoek om het luchtruim boven Eijsden/Mesch zo veel mogelijk te vermijden is veranderd in een verplichting, tenzij dit op operationele veiligheidsgronden niet verantwoord is.
2. Moet er op veiligheidsgronden toch verkeer over Eijsden/Mesch geleid worden, dan geldt de verplichting om boven 4.000 voet te blijven, tenzij dit echt niet mogelijk is.
3. Nadert een vliegtuig op uitdrukkelijk verzoek van een vlieger over Eijsden/Mesch, dan wordt hiervan een rapport opgemaakt.
4. Daarnaast blijft Belgocontrol verder werken aan de ingezette "awareness campagne" voor de verkeersleiders.
5. De 24-uursmonitoring wordt gecontinueerd.
6. Er is een directe "hotline" met Belgocontrol en niet meer –zoals voorheen– via tussenkomst van het Ministerie. Wanneer het Ministerie boven Eijsden/Mesch vliegverkeer ziet, waarbij niet zondermeer de noodzaak ervan wordt gezien, dan deelt zij deze informatie met Belgocontrol. Belgocontrol zal deze gevallen nader onderzoeken.

Helaas werd ons in februari 2016 direct al duidelijk, dat ook de nieuwe maatregelen, die niet vrijblijvend heetten te zijn, onvoldoende effect sorteerden. De vluchten duren dag en nacht onverminderd voort, tot steeds toenemende irritatie van de bewoners van Eijsden over het niet nakomen van voormelde afspraken. Inmiddels zijn we zes maanden verder, en als er inderdaad op dagelijks en op piekniveau is gemonitord zal het ook uw Ministerie duidelijk zijn, dat er nog steeds sprake is van het structureel niet toepassen van de inmiddels verplichte maatregelen. Gelet op de eerdere ervaringen met Belgocontrol, dat maatregelen vrijblijvend (en in de praktijk dus niet) heeft toegepast, mag verwacht worden dat dan extra voortvarend wordt opgetreden door het Ministerie.

Voor ons is onbegrijpelijk, dat elders in Nederland de nachtvluchten slechts in beperkte en gereguleerde mate mogelijk zijn, maar dat boven Eijsden the sky letterlijk the limit is.

Conclusie van het vorenstaande is, dat er van de kant van het Ministerie onvoldoende voortvarend en onvoldoende adequaat, derhalve niet behoorlijk in de zin van art. 9:27 AWB, wordt opgetreden nadat duidelijk is geworden dat ook de nieuwe maatregelen geen soelaas hebben gebracht.

Drie jaar na het invoeren van de luchtruimwijziging ondervinden we nog steeds vliegtuigoverlast.

Geheel ten overvloede maar in dit verband niet onbelangrijk: heeft Belgische overheid wel greep op Belgocontrol? Langzamerhand komt het door het voortdurend negeren van duidelijke afspraken van de kant van Belgocontrol op ons over dat dit niet het geval is. En als Belgocontrol niet van zins is gemaakte afspraken na te komen en daarin ook niet is bij te sturen, dan dient heroverweging van de luchtruimwijziging in beeld te komen om terug te kunnen keren naar de situatie van voor april 2013. Het delegatiebesluit kan immers te allen tijde worden ingetrokken (art. 10:18 AWB).

Punt van zorg is verder de expansiedrift die Bierset aan de dag legt, blijkens krantenberichten wil die luchthaven jaarlijks 50.000 Chinese toeristen gaan ontvangen. Als dat gebeurt is te verwachten dat de vliegdruk boven Eijsden nog meer zal toenemen.

Deze klacht is ingediend conform het bepaalde in art. 9:20, eerste lid, AWB. Verzocht wordt de termijn vermeld in art. 9:11, eerste lid, AWB in acht te nemen. "

De klacht is tijdens een op 31 oktober 2016 gehouden hoorzitting toegelicht, waarbij een tweetal pleitnotities is overgelegd (bijlagen 2 en 3).

Bij brief van 17 november 2016 (bijlage 4, verder aan te duiden als: de brief) heeft I&M gesteld dat van een onbehoorlijke gedraging geen sprake is. Ondergetekenden kunnen zich hiermee niet verenigen, reden waarom deze klacht bij u wordt ingediend. Ondergetekenden zijn de mening toegedaan, dat I&M in casu niet behoorlijk optreden kan worden verweten met betrekking tot de overlast van vliegverkeer in Eijsden, waarbij 'niet behoorlijk' dient te worden opgevat in de zin van 'onvoldoende voortvarend en onvoldoende adequaat'.

In de brief wordt door I&M erkend dat er voorafgaand aan de luchtruimwijziging geen consultatie van de bewoners van onze gemeente heeft plaatsgevonden (daarbij in het midden latend of dit ten onrechte is nagelaten).

Volgens de brief spant I&M zich in om eventuele nadelige gevolgen van de luchtruimwijziging zoveel mogelijk tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Gewezen wordt door I&M op de per 1 februari 2016 ingevoerde maatregelen en de instelling van een 'Environment Cell'.

De Environment Cell is in juli 2016 ingesteld, de klacht is op 29 juli 2016 bij I&M ingediend, zodat verwijzing naar deze Cell niet kan gelden als bewijs voor de voortvarendheid/adequatheid van het optreden van I&M.

De brief stelt voorts dat elke (nieuwe) maatregel en afspraak tijd vergt om het beoogde resultaat te behalen, en dat partijen op elkaar ingespeeld moeten raken en wennen aan nieuwe werkwijzen.

De brief miskent daarmee, dat er van I&M meer (en sneller optreden) verwacht mag worden gelet op de voorgeschiedenis:

- door een besluit van I&M ontstaat overlast door vliegverkeer bij inwoners van onze gemeente, die bij de voorbereiding van dat besluit niet gehoord zijn;
- de overlast begint nota bene al in april 2013, we zijn ruim drie en een half jaar verder: hoezo wennen en ingespeeld raken?;
- de 'Belgische counterparts' beloven keer op keer beterschap, maar resultaat ho maar;
- bij iedere toezegging vanuit België was direct na invoering duidelijk dat men zich daar niet aan de afspraken hield, waarbij I&M de zaak lang op zijn beloop liet (2014 een vol jaar, en na nieuwe maatregelen in 2015 weer een vol jaar) en
- de maatregelen die per 1 februari 2016 ingevoerd werden en die op het eerste gezicht serieus leken werden direct in de eerste week na invoering niet nagekomen, hetgeen tot een geschokt vertrouwen in I&M heeft geleid.

In onze klachtbrief van 17 november 2016 aan I&M en ook ter hoorzitting is op deze elementen gewezen, maar in de brief laat I&M deze ten onrechte onbesproken, waarmee de brief onvoldoende gemotiveerd is.

Eveneens onbesproken is onze stelling dat er sprake is van een ongelijke behandeling zonder rechtvaardigingsgrond. Nachtvluchten zijn immers in de rest van Nederland op goede gronden aan banden gelegd, maar dit geldt kennelijk niet voor het luchtruim boven Eijsden. De brief van I&M is ook op dit punt onvoldoende gemotiveerd.

De getroffen maatregelen (ook de maatregelen die per 1 februari 2016 zijn ingegaan) zijn niet adequaat, omdat in die maatregelen geen enkel element van sanctie is opgenomen, waardoor nakoming van de maatregelen ten onrechte niet afdwingbaar is gesteld.

I&M stelt zich daarmee nodeloos afhankelijk op van de 'Belgische counterparts', waardoor I&M de belangen van de inwoners van Eijsden-Margraten heeft geschaad. Immers, het besluit tot luchtruimwijziging kan door I&M ook weer ongedaan worden gemaakt door herziening, waarna teruggekeerd kan worden naar de situatie van vóór april 2013. I&M beschikt daarmee over een drukmiddel, zodat er geen enkele reden was om over zich heen te laten lopen door de 'Belgische counterparts', zoals dit de afgelopen drie en een half jaar tot ergernis van velen het geval is geweest.

De informatieverstrekking van I&M is niet adequaat geweest. In de brief schrijft I&M dat de cijfers die bij de hoorzitting zijn gevraagd aan de gemeente Eijsden-Margraten zullen worden verzonden verstrekt en dat wij daarvan (kennelijk: van de verzending) op de hoogte zullen worden gesteld, zulks terwijl er sprake is van een schriftelijk verzoek waarin wordt verwezen naar de WOB. Overigens zou de informatie al na een half jaar na 1 februari 2016 verstrekt worden door I&M.

In de brief van I&M is opgenomen de passage: "Dat ook deze maatregelen *zoals u stelt*, tot op heden nog niet alle overlast hebben weggenomen" (cursivering van ons). Waarom wordt door I&M niet erkend dat het vliegverkeer nog steeds voor overlast zorgt?

Dat na de jaarwisseling de balans zal worden opgemaakt van de genomen maatregelen maakt het er voor ons niet geruster op. Want na de jaarwisseling klinkt als op de lange baan. De vier jaar komen zo in zicht, en dat willen we niet.

Op grond van het vorenstaande verzoeken ondergetekenden u, te beoordelen of I&M zich in de bovenomschreven aangelegenheid behoorlijk heeft gedragen.

Hoogachtend,

Zowel als bestuurders van de Stichting Milieu front Eijsden, als ook als privépersoon, tekenen:

A large area of the document is redacted with grey bars. A prominent blue ink smudge or mark is visible on the right side of the redacted area, overlapping the signature line.

[Redacted text block]

[Faint, illegible text block]