

Platform **Vlieghinder** Teuge

AANGETEKEND/PER FAX

Aan de rechtbank Gelderland
Team bestuursrecht Arnhem
T.a.v. de heer R. Tadema
Postbus 9030
6800 CD ARNHEM

Vereniging Platform Vlieghinder Teuge
T.a.v. de heer C. Braakman
Elspeterweg 30a
8171 ET VAASSEN

De Gelderse Natuur- en Milieufederatie
T.a.v. de heer J. Reijnen
Jansbuitensingel 14
6811 AB ARNHEM

Betreft: aanvullen gronden van beroep tegen milieuneutrale omgevingsvergunning
gebruik baanverlichting luchthaven Teuge

Uw kenmerk: zaaknummer ARN 14/9065 WABOA

Teuge, 2 maart 2015

Edelachtbaar College,

Hierbij vullen wij, mede namens de vereniging Gelderse Natuur- en Milieufederatie (hierna: **GNMF**), de gronden aan van het bij brief van 30 december 2014 ingestelde beroep op nader aan te voeren gronden tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Voorst (hierna: **B&W**) van 18 november 2014 (zie bijlage 7 van de bij brief van 3 februari 2015 door B&W toegezonden stukken). De GNMF heeft ons gemachtigd om mede namens haar op te treden. Hierbij leggen wij die machtiging over als **bijlage 1**.

Het bestreden besluit strekt tot het ongegrond verklaren van onze bezwaren tegen de op 25 juni 2014 verleende milieuneutrale omgevingsvergunning voor het in gebruik nemen van baanverlichting op het terrein van de NV luchthaven Teuge (hierna: **luchthaven**) aan de Zanden 15a in Teuge. Wij kunnen ons niet verenigen met dit besluit en voeren daartegen het volgende aan.

1. Procesverloop en voorgeschiedenis

Voordat wij onze grieven tegen de milieuneutrale omgevingsvergunning aanvoeren, hechten wij eraan om naast het procesverloop van deze vergunning, ook de voorgeschiedenis toe te lichten. Ons inziens staat onderhavige omgevingsvergunning niet op zichzelf, maar dient die mede in het licht van de eerder aan de luchthaven verleende milieuneutrale omgevingsvergunning te worden beoordeeld. Beide vergunningen zijn nodig voor dezelfde activiteit, te weten: landen en opstijgen van vliegtuigen in de avondperiode ofwel het in werking zijn van de luchthaven in de avondperiode.

Op 25 juni 2014 hebben B&W aan de luchthaven de milieuneutrale omgevingsvergunning verleend voor het in gebruik nemen van de baanverlichting. Hiertegen hebben wij bij brieven van 23 juli 2014 en 10 juli 2014 bezwaar gemaakt. B&W hebben op 18 november 2014 besloten om onze bezwaren ongegrond te verklaren. Hiertegen hebben wij bij brief van 30 december 2014, aangevuld bij brief van heden, beroep ingesteld (=bestreden besluit).

Voorafgaand aan de verlening van deze omgevingsvergunning, hebben B&W op 27 maart 2014 ook al een milieuneutrale omgevingsvergunning verleend voor het uitbreiden van de openingstijden van de luchthaven. Hiertegen is door de heer J. te Riele uit Teuge, betrokken bij de vereniging Platform Vlieghinder Teuge, beroep ingesteld bij uw rechtbank. De rechtszitting voor de behandeling van die beroepszaak heeft reeds plaatsgevonden op 19 januari 2015. Tot op heden heeft uw rechtbank nog geen uitspraak gewezen. Deze rechtszaak is bij uw rechtbank in behandeling onder zaaknummer: ARN 14/6677 WABOA 306.

2. In gebruik neming baanverlichting geen milieuneutrale verandering luchthaven Teuge

2.1 Inleiding

In ons bezwaarschrift hebben wij aangevoerd dat het in gebruik nemen van de baanverlichting volgens ons andere en/of grotere nadelige gevolgen meebrengen voor het milieu dan volgens de geldende omgevingsvergunning is toegestaan. Gelet hierop hebben B&W volgens ons de bestreden omgevingsvergunning ten onrechte voorbereid met de reguliere voorbereidingsprocedure in plaats van met de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Wij kunnen B&W dan ook niet in hun standpunt als ingenomen onder onderdeel h op blz. 4 van de bestreden beslissing op onze grief volgen:

“In de geldende revisievergunning is een algemeen voorschrift ter beperking van lichthinder opgenomen. De revisievergunning staat daarmee terrein- of gebouwverlichting toe mits directe lichtinstraling op lichtdoorlatende openingen van

woon- of slaapvertrekken, in gevels of daken van niet tot de inrichting horende woningen wordt voorkomen. Wij zijn van oordeel dat in de aanvraag (rapport lichthinderonderzoek) voldoende is aangetoond dat het gebruik van baanverlichting niet leidt tot grotere of andere nadelige gevolgen voor het milieu dan voormeld voorschrift toestaat.”

Om onze grief nader toe te onderbouwen, wordt hierna in paragraaf 2.2 eerst het toetsingskader van de bestreden omgevingsvergunning toegelicht. Vervolgens wordt het in paragraaf 2.3 toegepast op de bestreden omgevingsvergunning. Hierbij wordt tevens ingegaan op het hiervoor geciteerde standpunt van B&W.

2.2 Toetsingskader milieuneutrale verandering

Op grond van artikel 2.1 lid 1 aanhef en onderdeel e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is het verboden om zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het veranderen of veranderen van de werking van een inrichting.

Een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt inhoudelijk beoordeeld op grond van artikel 2.14 Wabo. Op de voorbereiding van deze besluitvorming is ingevolge artikel 3.10 lid 1 aanhef en onderdeel c Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dit leidt ingevolge artikel 2.14 lid 5 in samenhang met artikel 3.10 lid 3 Wabo uitzondering - voor zover hier van belang - op ‘de voorbereiding van de beschikking op de aanvraag om een omgevingsvergunning met betrekking tot een verandering van een inrichting of de werking daarvan, die niet leidt tot andere of grotere nadelige gevolgen voor het milieu dan volgens de geldende omgevingsvergunning is toegestaan (onderstreping; PVT en GNMF), waarvoor geen verplichting bestaat tot het maken van een milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, en die niet leidt tot een andere inrichting dan waarvoor eerder een omgevingsvergunning is verleend’.

Kortom, slechts in het geval dat de aangevraagde verandering van een inrichting niet leidt tot een verandering van een inrichting of de werking daarvan, kan de beslissing worden voorbereid met de reguliere procedure. In alle andere gevallen dient een aanvraag om een omgevingsvergunning te worden voorbereid met de uitgebreide procedure. Dit toetsingskader wordt in de volgende paragraaf toegepast op de bestreden omgevingsvergunning.

2.3 Onherroepelijke omgevingsvergunning luchthaven Teuge

In de onderhavige situatie voorziet het in gebruik nemen van baanverlichting, anders dan B&W stellen, volgens ons wel in een verandering van hetgeen is vergund en dat leidt tot andere en/of grotere nadelige milieugevolgen. Wij lichten dat toe.

Bij besluit van 19 december 2008 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland aan de luchthaven een revisievergunning als bedoeld in artikel 8.4 van de Wet milieubeheer (Wm) verleend voor het exploiteren van een luchthaventerrein (**bijlage 2**). Deze vergunning

heeft sinds de inwerkingtreding van de Wabo op 1 oktober 2010 te gelden als een omgevingsvergunning. Vervolgens is op 27 maart 2014 een milieuneutrale omgevingsvergunning verleend voor het verlengen van de openingstijden van de luchthaven van 20.00 uur tot en met 23.00 uur. Zoals toegelicht, is tegen die vergunning beroep ingesteld en die vergunning is dus nog niet onherroepelijk van kracht.

In de geldende vergunning is het gebruiken van baanverlichting niet vergund. Evenmin zijn er normen of grenswaarden opgenomen ter beperking van het gebruik van baanverlichting. Op zich was dat ook niet nodig, omdat de openingstijden in voorschrift 1.5 van de vergunning waren beperkt tot de dag- en één uur van de avondperiode:

“Bedrijfstijden

1.5 De inrichting mag slechts in werking zijn van 07.00 uur tot 20.00 uur. Het proefdraaien (indraaien) mag slechts plaatsvinden in de periode tussen 08.00 uur en 19.00 uur.”

Voor het in werking zijn van de luchthaven was binnen deze openingstijden een algemeen voorschrift opgenomen voor verlichting:

“1.8 De verlichting van gebouwen en open terrein van de inrichting moet zodanig zijn uitgevoerd dat directe lichtinstraling op lichtdoorlatende openingen van woon- of slaapvertrekken, in gevels of daken van niet tot de inrichting behorende woningen wordt voorkomen.”

Uit het samenstel van deze voorschriften blijkt naar onze mening dat de geldende vergunning niet voorziet in het reguleren van lichthinder van baanverlichting in het algemeen en in het bijzonder in de avondperiode. Het was immers in het geheel niet toegestaan om baanverlichting te gebruiken en in de avondperiode op te stijgen en te landen op het terrein van de luchthaven. Dat houdt in dat in de bestreden vergunning voor het eerst het gebruik van baanverlichting onder voorschriften wordt toegestaan. Door het toestaan van die baanverlichting wordt het voor vliegtuigen mogelijk om ook in de avondperiode te landen en op te stijgen. Hierdoor wordt het mogelijk om het aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar het luchthaventerrein uit te breiden in de avondperiode. Deze bewegingen leiden onder andere tot het gebruiken van baanverlichting in die periode, hetgeen nieuwe milieugevolgen met zich brengt in vergelijking tot hetgeen is toegestaan op grond van de geldende omgevingsvergunning. Daarom hadden B&W onder deze omstandigheden volgens ons niet kunnen volstaan met het verlenen van een milieuneutrale omgevingsvergunning.

Wij ontlene steun voor ons standpunt aan de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Een illustratieve uitspraak betreft AbRS 24 juli 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:419). In die beroepszaak was een milieuneutrale milieuvergunning voor het veranderen van een inrichting voor het bewerken en op- en overslaan van onder meer autowrakken in geding. De verandering waarvoor vergunning was verleend, betrof het afmeren van schepen aan de kade van de inrichting in de avond- en nachtperiode. Het afmeren was niet toegestaan op grond van de geldende omgevingsvergunning. Evenmin waren er

normen of grenswaarden in die vergunning opgenomen voor het beperken van de (indirecte) geluidhinder. Onder die omstandigheid had volgens de Afdeling geen milieuneutrale omgevingsvergunning mogen worden verleend (citaat):

“3.3. De rechtbank heeft overwogen dat het door de schepen bij het afmeren aan de kade van de inrichting veroorzaakte geluid moet worden aangemerkt als indirecte hinder. Het college heeft zich bij het verlenen van de omgevingsvergunning ook op dit standpunt gesteld.

In de geldende vergunning zijn geen normen of grenswaarden opgenomen ter beperking van indirecte geluidhinder. Dit betekent dat bij het bepalen van de mate waarin indirecte geluidhinder op grond van de geldende vergunning is toegestaan, moet worden uitgegaan van de vergunde situatie. Het in de avond- en nachtperiode afmeren van schepen was niet vergund en het afmeren in die perioden leidt derhalve ten opzichte van de vergunde situatie tot een toename van de geluidbelasting die, indien aangemerkt als indirecte hinder, op grond van de geldende vergunning niet is toegestaan. Reeds hierom kon, bij een beoordeling van het geluid als indirecte hinder, geen vergunning worden verleend met toepassing van artikel 2.14, vijfde lid, van de Wabo. De rechtbank heeft dit niet onderkend.

Ook indien het geluid als directe hinder wordt beoordeeld, staat niet vast dat het afmeren niet tot een grotere geluidbelasting leidt dan op grond van de geldende vergunning is toegestaan. In het memo van M+P- raadgevende ingenieurs van 16 december 2010, dat bij de vergunningaanvraag behoort en dat het college aan zijn besluit tot vergunningverlening ten grondslag heeft gelegd, is geconcludeerd dat het aankomen en vertrekken van een schip, inclusief het afmeren aan de kade van de inrichting, een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ter plaatse van de woningen aan de IJsseldijk Noord, waartoe de woning van [appellante] behoort, veroorzaakt van 42 dB(A) in de avondperiode en 39 dB(A) in de nachtperiode. Gelet hierop is niet aannemelijk gemaakt dat met de vergunde verandering de in voorschrift 8.1.1 gestelde grenswaarden niet zullen worden overschreden.

Uit het vorenstaande volgt dat het afmeren in de avond- en nachtperiode, daargelaten of het daardoor veroorzaakte geluid als directe of indirecte hinder moet worden beoordeeld, niet met toepassing van artikel 2.14, vijfde lid, van de Wabo mocht worden vergund. Het betoog slaagt derhalve.”

Hieruit blijkt dat voor zover het afmeren van schepen aan de kade in de avond- en nachtperiode al zou kunnen worden vergund, dat niet met toepassing van artikel 2.14 lid 5 en artikel 3.10 lid 3 Wabo had gekund. Daarom was de bestreden omgevingsvergunning ten onrechte met een reguliere procedure voorbereid. Hetzelfde geldt volgens ons voor het in gebruik nemen van de baanverlichting. Het gebruiken van baanverlichting was noch in het algemeen noch in de avondperiode toegestaan. Het gebruik van baanverlichting leidt derhalve ten opzichte van de vergunde situatie tot een toename van de lichtbelasting die op grond van de geldende vergunning niet is toegestaan. Dit betekent volgens ons dat voor zover het

gebruik van baanverlichting al zou kunnen worden vergund, dat niet kan met toepassing van artikel 2.14 lid 5 en artikel 3.10 lid 3 Wabo.

Bovendien leidt het in gebruik nemen van de baanverlichting ook voor andere milieuaspecten zoals geluid tot een toename van de milieugevolgen. Het doel is immers om het starten en landen van vliegtuigen in de avondperiode mogelijk te maken. Dit betekent ook dat de geluidbelasting (engine run-up) die aan de luchthaven is toe te rekenen toeneemt. De in de voorschriften 3.1 en 3.2 van de omgevingsvergunning opgenomen geluidgrenswaarden laten het landen en opstijgen van vliegtuigen niet toe. Wij kunnen B&W dan ook niet volgen in hun standpunt als ingenomen in onderdeel i op bladzijde 4 van het bestreden besluit:

“Onder verwijzing naar de uitspraak van de Raad van State d.d. 2 december 2009, nr. 200901639 merken wij op dat voor landende en opstijgende vliegtuigen en daarbij voorbereidende handelingen, wat geluidgrenswaarden betreft een apart regime geldt. De geluidbelasting vanwege landende, opstijgende en taxiënde vliegtuigen wordt niet meegenomen in het kader van vergunningverlening krachtens de Wabo, maar wordt gereguleerd door de luchtvaartwetgeving.”

Anders dan B&W stellen, maakt het geluid dat door de engine run-up (controlehandelingen van vliegtuig- en motorsystemen die zo kort mogelijk voor de start van een vliegtuig moeten worden uitgevoerd) wordt veroorzaakt, geen deel uit van de geluidbelasting van landende en stijgende luchtvaartuigen waarvoor een ander regime geldt dan de geluidgrenswaarden krachtens de Wabo. Dit betekent volgens ons dat het geluid van de engine run-up onder de reikwijdte van de Wabo valt. Steun voor dit standpunt ontleen wij aan de brief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 30 november 2010 (**bijlage 3**).

De heer J. te Riele, betrokken bij de vereniging Platform Vlieghinder Teuge, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij brief van 24 december 2009 verzocht om de geluidbelasting van de engine run-up alsnog te betrekken bij de in het Aanwijzingsbesluit luchthaventerrein Teuge van 10 december 2007 opgenomen geluidszones (BLK-contouren) en die geluidszones hierop aan te passen. Het doel van dit verzoek was om de geluidsoverlast die hij ondervindt van de luchthaven te reduceren. Hierop antwoordde het ministerie van Infrastructuur en Milieu op bladzijde 2 van de brief van 30 november 2010:

“Allereerst wil ik opmerken dat de BKL-contour niet meer opnieuw kan worden vastgesteld als gevolg van de inwerkingtreding van nieuwe regelgeving voor burgerluchthavens¹. Er geldt inmiddels een nieuw stelsel waarbij de provincie het bevoegd gezag is geworden voor de vaststelling van een Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge. In het luchthavenbesluit worden grenswaarden en regels ten aanzien van de geluidbelasting opgenomen. De provincie moet het geluid voor de grenswaarden (in Lden) berekenen conform het berekeningsvoorschrift in de Regeling burgerluchthavens². In de berekeningsvoorschriften is het geluid van de engine run-up

¹ Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Stb. 2008, 561).

² Regeling burgerluchthavens (Stcrt.2009, nr. 16154)

buiten beschouwing gelaten aangezien het onwaarschijnlijk is dat deze een effect zal hebben op de ligging van de geluidscontouren en dus ook op de hoogte van de grenswaarden (onderstreping: PVT en GNMF). *In de toelichting bij het berekeningsvoorschrift is dit nader toegelicht.*”

Anders dan de minister had beoogd bij de hiervoor genoemde wetswijziging heeft de provincie Gelderland tot op heden nog geen luchthavenbesluit voor Teuge vastgesteld. Het Aanwijzingsbesluit luchthaven Teuge van 10 december 2007 is op 1 januari 2011 vervangen door de Omzettingsregeling luchthaven Teuge van 30 december 2010 van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna: **Omzettingsregeling**).³ Uit de toelichting op deze regeling blijkt dat die van kracht blijft tot het moment waarop Provinciale Staten voor de luchthaven een luchthavenbesluit of luchthavenregeling hebben vastgesteld en die in werking is getreden.⁴

Vorst blijkt uit de Toelichting bij de Omzettingsregeling dat de geluidszones uit het Aanwijzingsbesluit luchthaven Teuge zijn overgenomen:⁵

“Uitgangspunt bij de omzetting van de aanwijzingen in omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruimte en gebruiksregels van de luchthaven. Met het oog hierop is de invoerset die bij de vaststelling van de geluidszone in de aanwijzing is gebruikt (...), ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten die in de omzettingsregeling worden opgenomen.

(...)

Gezien het feit dat de omzettingsregeling een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit betreft waaruit geen nieuwe rechtsgevolgen voortvloeien, heeft de wetgever bepaald dat tegen de omzettingsregeling geen mogelijkheid van een bezwaarschriftenprocedure of een beroep op de bestuursrechter openstaat. De omzettingsregeling is via artikel IV van de wet RBML op de zogenaamde negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht geplaatst.”

Hieruit blijkt dat het geluid veroorzaakt door de engine run-up niet in de Omzettingsregeling is betrokken en begrensd en dat dit naar alle waarschijnlijkheid ook niet gaat gebeuren in het door Provinciale Staten vast te stellen luchthavenbesluit. Mitsdien wordt het geluid voor de engine run-up door de geluidvoorschriften van de geldende omgevingsvergunning gereguleerd. Dit is volgens ons ook logisch omdat het geluid op de grond van het luchthaventerrein binnen de inrichting wordt geproduceerd en niet in de lucht. Anders dan B&W stellen, dient dit geluid dus te voldoen aan de strenge geluidgrenswaarden als opgenomen in de voorschriften 3.1 en 3.2 van de omgevingsvergunning. Zoals gezegd, is het twijfelachtig of tijdens de engine run-up in de avondperiode aan de strenge

³ Stcrt. 2010, nr. 20764

⁴ Zie Stcrt. 2010, nr. 20764, paragraaf 1 van de Toelichting

⁵ Zie Stcrt. 2010, nr. 20764, paragraaf 2 van de Toelichting

geluidvoorschriften kan worden voldaan. Hiernaar hadden B&W in ieder geval onderzoek moeten laten verrichten.

Hieraan voegen wij toe dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 2 december 2009 waarop B&W zich in het hiervoor opgenomen citaat uit het bestreden besluit hebben beroepen, niet alleen onjuist was, maar ook expliciet is achterhaald door de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu van 30 november 2010. Vaststaat dat het geluid veroorzaakt door de engine run-up niet door de Luchtvaartwet wordt genormeerd, maar door de vergunde geluidgrenswaarden krachtens de Wabo.

Ook overigens betwijfelen wij of het binnen de inrichting voorkomende geluid in de avondperiode als de baanverlichting wordt gebruikt, zoals verkeersbewegingen van auto's op het luchthaventerrein, kunnen worden verricht binnen de vergunde strenge geluidgrenswaarden. Dit hebben B&W blijkens het bestreden besluit evenmin onderzocht.

Kortom, nu het gebruiken van baanverlichting noch in het algemeen noch in de avondperiode was vergund en het gebruik daarvan vanwege het licht grotere en/of nadelige milieugevolgen heeft, is de bestreden omgevingsvergunning ten onrechte met de reguliere procedure voorbereid. Voorts hebben B&W ten onrechte niet onderzocht of ten gevolge van het in gebruik nemen van de baanverlichting in de avondperiode voor de daarmee samenhangende activiteiten de in die periode vergunde geluidnormen toereikend zijn. In zoverre is het bestreden besluit in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2 en 3:46 Awb onzorgvuldig voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd. Ook daarom kan de bestreden omgevingsvergunning niet in stand blijven.

3. Voorschrift milieuneutrale omgevingsvergunning voorziet ten onrechte in verruiming openingstijden luchthaven

Een ander argument waarom B&W de milieuneutrale omgevingsvergunning ten onrechte hebben verleend, betreft het verruimen van het aan de omgevingsvergunning verbonden voorschrift 1.8 ter zake lichthinder door daaraan vijf nieuwe voorschriften voor het gebruiken van baanverlichting te verbinden. Wij kunnen B&W dan ook niet volgen in hun standpunt als ingenomen in onderdeel k op blz. 4 en 5 van het bestreden besluit:

“(...) Deze voorschriften leiden niet tot ruimere milieugevolgen dan op grond van de bestaande omgevingsvergunning zijn toegestaan, wel tot een concretisering daarvan. (...)”

Hoewel de Wabo niet in de weg staat aan het verbinden of wijzigen van geldende milieuvoorschriften door middel van een milieuneutrale omgevingsvergunning ingevolge artikel 2.22 lid 2 Wabo, brengt het karakter van de milieuneutrale wijziging met zich dat deze voorschriften niet kunnen leiden tot ruimere toegestane milieugevolgen dan zijn toegestaan op grond van de bestaande omgevingsvergunning.

Voor de onderbouwing van dit standpunt wijzen wij op de uitspraak van de Afdeling van 12 februari 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:388), AB 2014, 117. Hoewel het in die beroepszaak ging over de toelaatbaarheid van het verbinden van milieubeperkende voorschriften aan een milieuneutrale omgevingsvergunning, geldt hetgeen in rechtsoverweging 5.3 is overwogen ook voor voorschriften die ruimere milieugevolgen toestaan bij een milieuneutrale wijziging:

“De conclusie is dat de Wabo en de Bor er niet aan in de weg staan dat aan een omgevingsvergunning voor een milieuneutrale wijziging voorschriften worden verbonden. Daarbij brengt het karakter van de milieuneutrale wijziging met zich dat deze voorschriften niet kunnen leiden tot ruimere toegestane milieugevolgen dan op grond van de bestaande omgevingsvergunning zijn toegestaan (onderstreping; PVT en GNMF). Er bestaat echter geen belemmering om aan de vergunning voorschriften met betrekking tot de bewuste milieuneutrale wijziging te verbinden die, wanneer van die vergunning gebruik wordt gemaakt, leiden tot beperktere toegestane milieugevolgen dan op grond van de bestaande omgevingsvergunning zijn toegestaan.”

Aangezien, zoals is toegelicht, in de geldende omgevingsvergunning voor het luchthaventerrein Teuge geen normen of grenswaarden zijn opgenomen ter beperking van lichthinder van baanverlichting, brengt het voor het eerst verbinden van die voorschriften aan de bestreden milieuneutrale omgevingsvergunning een ontoelaatbare verruiming van de milieugevolgen met zich. Ons inziens miskennen B&W dat het hierbij niet gaat om een concretisering van voorschrift 1.8 van de geldende milieuvergunning, omdat dat voorschrift in het geheel geen betrekking heeft op baanverlichting. Het gebruiken van baanverlichting was immers niet vergund. Voorschrift 1.8 heeft dan ook geen betrekking op het in werking hebben van baanverlichting.

Ook uit het vorenstaande blijkt dat B&W ten onrechte toepassing hebben gegeven aan de reguliere voorbereidingsprocedure in plaats van de uitgebreide procedure. Daarom kan de milieuneutrale omgevingsvergunning ook om deze reden niet in stand blijven.

4. Verzoek

Op grond van het vorenstaande verzoeken wij u het beroep gegrond te verklaren en het bestreden besluit te vernietigen. Voorts verzoeken wij u om B&W te veroordelen in de proceskosten, die wij voor het laten opstellen van deze aanvulling redelijkerwijs hebben moeten maken, en de gemeente te gelasten het betaalde griffierecht te vergoeden.

Hoogachtend,

Namens de vereniging Platform Vlieghinder Teuge, mede namens de Gelderse Natuur- en Milieufederatie,

Carel Braakman,
Voorzitter PVT

Bert Drost,
Penningmeester PVT

Bijlagen:

1. Machtiging van de Gelderse Natuur- en Milieufederatie
2. Revisievergunning d.d. 19 december 2008 verleend door de provincie Gelderland
3. Brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 november 2010