



Rapport

h2>Klacht

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Beoordeling

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Conclusie

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Aanbeveling

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Onderzoek

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Bevindingen Klacht

Verzoeker klaagt er over dat de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer - na de vernietiging door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 13 februari 2008 van de beslissing op verzoekers bezwaarschrift tegen het Aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport van 27 december 2004 - nog niet opnieuw hebben beslist op zijn bezwaarschrift. Verzoeker is van mening dat de behandelingsduur van de kwestie zodanig is dat er sprake is van strijd met het vereiste van voortvarendheid en dat aldus zijn belang geweld wordt aangedaan.

Feiten

1. Bij besluit van 27 december 2004 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport vastgesteld. Bij besluit van gelijke datum heeft de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, toepassing gegeven aan artikel 26, eerste lid van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het genoemde luchtvaartterrein.

2. Tegen die besluiten werden diverse bezwaarschriften ingediend. Verzoeker was een van degenen die bezwaar maakten. Hij deed dat bij brief van 4 februari 2005. Bij besluit van 24 augustus 2006 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening, en Milieubeheer de bezwaarschriften, waaronder die van verzoeker ongegrond verklaard.
3. Tegen het onder 2 genoemde besluit werden bij de Raad van State negen beroepschriften ingediend. Ook namens verzoeker werd beroep aangetekend. Op 13 februari 2008 verklaarde de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de beroepen gegrond en vernietigde het onder 2 genoemde besluit.
4. Bij brief van 19 maart 2008, gericht aan alle bezwaarmakers tegen het desbetreffende aanwijzingsbesluit, deelde de minister van Verkeer en Waterstaat mee dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tot gevolg heeft dat opnieuw op de bezwaarschriften moet worden beslist. Daarbij liet de minister weten dat - gegeven de uitspraak - enkele nieuwe onderzoeken over de gevolgen van het Aanwijzingsbesluit moesten worden uitgevoerd. Die onderzoeken waren inmiddels gestart en zouden, aldus de minister, naar verwachting in juli 2008 kunnen worden afgerond. Omdat in de procedure verder nog is voorzien in een kennisgeving van de resultaten van de onderzoeken aan de bezwaarmakers, een hoorzitting en de mogelijkheid om daarop nog te reageren, deelde de minister in genoemde brief mee dat de beslissing op bezwaar derhalve waarschijnlijk pas in oktober 2008 kon worden afgerond. De minister vroeg daarbij begrip voor het tijdsbeslag dat met de zorgvuldige voorbereiding van een nieuwe beslissing op bezwaar was gemoeid.
5. Op 31 oktober 2008 deelde de minister van Verkeer en Waterstaat bij brief gericht aan alle bezwaarmakers tegen het aanwijzingsbesluit mee dat het onderzoek naar de luchtkwaliteit meer tijd vroeg dan aanvankelijk was verwacht en pas in januari 2009 gereed kon zijn. Onder verwijzing naar de hierboven onder 4 bedoelde procedure liet de minister daarbij weten dat de beslissing op bezwaar derhalve pas in april 2009 kon worden afgerond. Opnieuw vroeg hij begrip voor het tijdsbeslag.
6. In een brief van 5 maart 2009 liet verzoeker de minister van Verkeer en Waterstaat weten er niet gelukkig mee te zijn dat de procedure maar niet tot een afronding kwam en dat er bij hem en anderen dus onduidelijkheid bleef bestaan over het Aanwijzingsbesluit. Daarom drong hij er bij de minister op aan op korte termijn een beslissing op bezwaar te nemen.
7. Tot zijn spijt deelde de minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 26 maart 2009 gericht aan alle bezwaarmakers tegen het aanwijzingsbesluit mee dat nog geen kennis kon worden gegeven van de inhoud van het luchtkwaliteitonderzoek. Daarbij liet hij weten dat het uit juridisch oogpunt noodzakelijk is dat het onderzoek gebaseerd is op de meest actuele gegevens van bepaalde waarden. Die recent beschikbaar gekomen gegevens werden, aldus de minister, op dat moment verwerkt in de programmatuur. Naar de minister

meedeelde leidde dat er toe dat het onderzoek, onvoorziene omstandigheden daargelaten, eind april 2009 zou worden afgerond, waarna dan nog de procedure als geschetst onder 4 zou volgen voordat er op het bezwaar kon worden beslist. Nogmaals vroeg de minister om begrip voor het tijdsbeslag.

8. Bij brief van 30 juli 2009 deelde de minister van Verkeer en Waterstaat aan alle bezwaarmakers tegen het aanwijzingsbesluit mee dat de in zijn brief van 26 maart bedoelde programmatuur voor de berekening van luchtkwaliteit niet eind april 2009, maar pas begin juni 2009 ter beschikking was gekomen. Daardoor was, zo liet de minister weten, het luchtkwaliteitonderzoek eind juni 2009 in concept gereed gekomen en werd dat onderzoek op dat moment door hem bestudeerd. Verder deelde de minister mee dat onvoorziene omstandigheden daargelaten, de ter inzage legging van het onderzoek medio oktober 2009 zou geschieden. Daarbij gaf de minister aan dat de organisatie van de daarop volgende hoorzitting inmiddels ter hand was genomen en dat hij er naar streefde de beslissing op bezwaar vervolgens binnen een termijn van zes weken na de hoorzitting te nemen. Opnieuw vroeg de minister om begrip voor het tijdsbeslag dat met de zorgvuldige voorbereiding van een nieuwe beslissing op bezwaar gemoeid is.

9. In een telefoongesprek gevoerd in september 2009 tussen een medewerker van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en verzoeker werd het verloop van het proces van de beslissing op bezwaar sinds de uitspraak van de Raad van State besproken en gaf de medewerker verzoeker een toelichting op de redenen van het uitblijven van een beslissing.

10. Desgevraagd deelde de minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 28 mei 2010 aan de Nationale ombudsman mee dat er, zoals verzoeker in een e-mail van 1 april 2010 aan de Nationale ombudsman had gesteld, nog een andere oorzaak voor de opgetreden vertraging is. Naar de minister liet weten heeft zich op het punt van de externe veiligheid een onvoorzien probleem voorgedaan. Dat probleem kwam voort uit de aanvullende onderzoeksvragen naar aanleiding van de door de exploitant van de luchthaven aangeleverde economische onderbouwing. Op dat moment was er nog overleg met die exploitant gaande over de externe veiligheid, zodat dat onderzoek nog niet was afgerond. De uitkomsten van dat externe veiligheidsonderzoek kunnen er, aldus de minister, toe leiden dat ook de overige onderzoeken aanpassing behoeven. De minister liet nog weten dat hij verzoeker en de andere bezwaarmakers daarover binnenkort nader zou informeren.

11. In een e-mail van 4 juni 2010 liet verzoeker aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat weten dat en welke vragen de aan de Nationale ombudsman gerichte brief van het ministerie van 28 mei 2010 bij hem had opgeroepen. In een aan verzoeker gerichte brief van 1 juli 2010 ging het ministerie daarop in.

12. Op 22 juli 2010 liet verzoeker desgevraagd nog weten dat hij nog steeds geen (nieuwe) beslissing op zijn bezwaarschrift had ontvangen en dat het ministerie tot dan toe nog geen gevolg had gegeven aan de mededeling in de onder 9 bedoelde brief dat men alle

bezwaarmakers ter zake zou informeren.

VISIE VERZOEKER

13. Verzoeker gaf in zijn op 17 juli 2009 ontvangen verzoekschrift aan van mening te zijn dat zijn op 4 februari 2005 ingediende bezwaarschrift niet tijdig en niet binnen een redelijke termijn is afgehandeld. Daarbij wees hij er op dat er aldus langere tijd onduidelijkheid is blijven bestaan. Naar zijn mening zijn overheidsinstanties als de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer juist gehouden de burger in procedures als deze tijdig duidelijkheid te verschaffen, zeker als er zoals in dit geval een uitspraak van de bestuursrechter ligt.

14. Naar aanleiding van hetgeen de minister van Verkeer en Waterstaat in reactie op het onderzoek had laten weten, deelde verzoeker mee dat hij zich niet aan de indruk kan onttrekken dat er van die kant onvoldoende voortvarendheid is betracht. Voorts liet hij weten dat hij tussen de regels door heeft gelezen dat de communicatie en afstemming tussen de twee betrokken ministeries niet altijd optimaal te noemen is. Daarnaast gaf hij aan van mening te zijn dat het onderzoek naar de economische onderbouwing direct na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State had kunnen worden gestart.

15. In verband met hetgeen de minister van Verkeer en Waterstaat over het externe veiligheidsonderzoek in zijn aan de Nationale ombudsman gerichte brief van 28 mei 2010 had meegedeeld, liet verzoeker weten dat die brief veel vragen en een gevoel van onduidelijkheid opriep. Verzoeker gaf aan van mening te zijn dat de communicatie richting de bezwaarmakers onvoldoende was. Daarbij wees hij er in een e-mail van 7 juni 2010 op dat de laatste informatie aan alle bezwaarmakers dateerde van 30 juli 2009 (zie bij Feiten onder 8.)

VISIE OVERHEIDSINSTANTIES

16. De minister van Verkeer en Waterstaat liet - bij brief van 30 september 2009 - mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in reactie op de klacht van verzoeker weten het te betreuren dat er vertraging was ontstaan en dat hij begreep dat dit voor de omwonenden onzekerheid meebracht. De minister wees er daarbij op dat het zijns inziens voor alle betrokken partijen van belang is dat naast het doorlopen van het wettelijk proces de uiteindelijke beslissing op bezwaar een kwalitatief goed besluit is, gebaseerd op actueel en gedegen onderzoek en dat het uitgangspunt is te komen tot een kwalitatief goed besluit. Voorts liet de minister weten dat er daarbij voor een deel sprake is van afhankelijkheid van externe factoren, zoals bijvoorbeeld gewijzigde regelgeving en nieuwe luchtkwaliteitsgegevens. Desgevraagd gaf hij aan welke nieuwe onderzoeken er - in verband met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State - waren gestart, wanneer dat was gebeurd en waardoor en waarin er

vertragingen waren ontstaan. Het ging in casu om het luchtkwaliteitonderzoek waarin op verschillende momenten door verschillende oorzaken (recente jurisprudentie, gewijzigde regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit, inconsistenties in een rekenprogramma, de noodzaak recente gegevens in programmatuur te verwerken en een rekenfout) vertraging was ontstaan. Die vertraging noopte, aldus de minister, in juli 2009 bovendien tot actualisering van het desbetreffende natuuronderzoek, het onderzoek externe veiligheid en het onderzoek naar effecten op woningen, inwoners en scholen. De minister wees er op dat de bezwaarmakers bij brieven van 31 oktober 2008, 26 maart 2009 en 30 juli 2009 over de vertragingen waren geïnformeerd. Ten tijde van zijn reactie (30 september 2009) bevonden de onderzoeken zich, naar de minister onder meer stelde, in de afrondende fase en was het, ondanks dat de minister voor een deel afhankelijk was van externe factoren, nog steeds de bedoeling te voldoen aan de in de brief van 30 juli 2009 opgenomen planning (terinzagelegging onderzoek medio oktober 2009).

17. In zijn nadere reactie van 9 februari 2010 liet de minister weten het te betreuren dat bij verzoeker het beeld bleef bestaan dat het ministerie niet voortvarend aan de slag is gegaan met de procedure. Nogmaals wees hij er op dat het de verantwoordelijkheid van het ministerie is om te komen tot een gedegen en afgewogen besluit gebaseerd op kwalitatief goede informatie. Daarbij had, zo stelde hij, zich in het afgelopen jaar een aantal onvoorziene ontwikkelingen voorgedaan die tot vertraging heeft geleid (nieuwe regelgeving, nieuwe jurisprudentie, het beschikbaar komen van actuelere milieugegevens). De minister liet weten dat hij dit soort wijzigingen en jurisprudentie, maar ook het beschikbaar komen van actuelere milieugegevens niet naast zich neer kan leggen en dat vertraging op dit punt onvermijdelijk is geweest. Verder deelde de minister mee dat de door de exploitant aangeleverde economische onderbouwing inmiddels was getoetst door een extern bureau, hetgeen geleid had tot nadere vragen aan de exploitant en een aantal aanvullende onderzoeksvragen. In genoemde brief schetste de minister verder de vervolprocedure.

18. In zijn brief van 28 mei 2010 heeft de minister desgevraagd aangegeven dat en waarom er door een onvoorzien probleem vertraging in de procedure is ontstaan: zie hiervoor onder 9.

OORDEEL NATIONALE OMBUDSMAN

19. Het primaire besluit, inhoudende de normen en regels voor de exploitatie van luchthaven Maastricht Aachen Airport is, op 27 december 2004 genomen. Op dit moment - nu al ruim 70 maanden na dat besluit - zijn verzoeker en de andere bezwaarmakers met hem nog steeds in onzekerheid over de vraag of de bezwaren tegen dat besluit hout snijden of niet. Nog los van het belang dat omwonenden van de luchthaven als verzoeker hebben bij duidelijkheid over de situatie die een aanwijzingsbesluit beoogt te regelen, is een dergelijke termijn zonder twijfel lang te noemen.

20. De betrokken ministers zijn gerekend vanaf de datum waarop de beslissing op bezwaar werd vernietigd over een kortere periode verantwoordelijk voor de totstandkoming van een nieuwe beslissing op bezwaar. Die periode bedraagt echter ruim 30 maanden.

21. Het vereiste van voortvarendheid houdt in dat overheidsinstanties slagvaardig en met voldoende snelheid optreden. In een situatie als deze waarin omwonenden van een vliegveld zich begrijpelijk zorgen maken over de gezondheid van mensen en de veiligheid in en rond hun buurt vraagt dit vereiste temeer aandacht omdat het niet past de omwonenden daarover geruime tijd in onzekerheid te laten, hoe zeer in dit geval een zorgvuldig voorbereide en gedegen beslissing ook (onderzoeks)tijd vraagt.

22. Bij een besluit als het onderhavige is het begrijpelijk dat de in artikel 7:10, eerste lid Algemene wet bestuursrecht genoemde termijnen niet worden gehaald. Maar wat er ook zij van de diverse redenen van de opgetreden vertraging, duidelijk is dat de tijd die nodig is voor de - nog steeds te nemen - beslissing niet meer in overeenstemming is met de redelijke termijn. Derhalve is de gedraging niet behoorlijk. Omdat de beslissing tot dit moment is uitgebleven is er aanleiding een aanbeveling aan dit rapport te verbinden.

23. Overigens is de Nationale ombudsman van mening dat de minister van Verkeer en Waterstaat ook uit een ander oogpunt tekort is geschoten. Dat oogpunt betreft het vereiste van actieve en adequate informatieverstrekking. Dat houdt in dat overheidsinstanties burgers met het oog op de behartiging van hun belangen actief en desgevraagd van adequate informatie voorzien. In een geval als dit gaat het dan om het actief verstrekken van correcte informatie over de voortgang in de procedure en redenen van eventuele vertragingen daarin.

24. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft verzoeker en de andere bezwaarmakers uit eigen beweging diverse keren geïnformeerd over de stand van zaken en (de redenen van de) opgetreden vertraging. In zoverre is in overeenstemming met genoemd vereiste gehandeld, ook al heeft de minister enkele keren, achteraf gezien ten onrechte data vermeld waarop de beslissing zou worden genomen.

25. Er kan echter niet van adequate informatievoorziening worden gesproken waar het gaat om de informatie opgenomen in de brieven aan de bezwaarmakers van 26 maart 2009 respectievelijk 30 juli 2009. Wordt in eerstgenoemde brief gerept over het beschikbaar komen van "de meest actuele gegevens" die op dat moment werden verwerkt in de programmatuur, in de andere brief wordt meegedeeld dat deze programmatuur pas begin juni ter beschikking was gekomen.

26. Verder heeft de minister van Verkeer en Waterstaat - anders dan in het vooruitzicht werd gesteld in zijn aan de Nationale ombudsman gerichte brief van 28 mei 2010 - niet alle bezwaarmakers binnen afzienbare tijd geïnformeerd over de in 2010 opgekomen nieuwe oorzaak van de vertraging. Op dit moment heeft de minister nog (steeds) geen informatie

hierover aan alle betrokkenen verstrekt. Aldus is er ook niet in overeenstemming met genoemd vereiste gehandeld.

Slotbeschouwing

De aanwezigheid van de luchthaven nabij Maastricht vormt voor de mensen die in de omgeving wonen een aanzienlijke belasting. De overheid heeft tot taak om voortvarend te handelen als het om besluitvorming relevant voor de veiligheid gaat. Traagheid tast de aanvaarding van de aanwezigheid van de luchthaven en het vertrouwen in de overheid aan.

Verzoeker en met hem vele anderen maken zich begrijpelijk zorgen om de veiligheid in de omgeving van de luchthaven en om de gezondheid van hen die in dat gebied (moeten) vertoeven. Vanuit die zorgen zijn de bezwaren die zij hebben geuit tegen de nieuwe regels, (lees: mogelijkheden voor de (exploitatie van de) luchthaven) goed te begrijpen. Dit daargelaten de vraag welk besluit uiteindelijk genomen wordt. De aard van die zorgen maakt in de visie van de Nationale ombudsman dat onzekerheid over de vraag wat nu de toekomst wordt niet lang mag voortduren. Dat is niet anders als er - ook begrijpelijk na de eerdere vernietiging - nu door de betrokken overheidsinstanties gestreefd wordt naar een zorgvuldig voorbereide en een gedegen afgewogen nieuw besluit.

De zeer ruime schending van de redelijke termijn voor het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar wekt de indruk dat de overheid de belangen van verzoeker en andere omwonenden onvoldoende gewicht geeft.

De aanbeveling vloeit uit deze beschouwing voort.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is gegrond wegens schending van het vereiste van voortvarendheid.

Aanbeveling

De Nationale ombudsman geeft de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overweging te bevorderen

dat nu op korte termijn (opnieuw) wordt beslist op de in januari/februari 2005 ingediende bezwaarschriften en betrokkenen onverwijld in kennis te stellen wanneer dat gaat gebeuren.

Onderzoek

Op 17 juli 2009 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer S. uit Moorveld met een klacht over een gedraging van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de betrokken ministers gevraagd op de klacht te reageren en afschriften toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Bij de aanvang van het onderzoek werd meegedeeld dat de minister van Verkeer en Waterstaat - als eerstverantwoordelijke - voor beide ministers in het onderzoek zou optreden. Tijdens het onderzoek kregen de minister van Verkeer en Waterstaat en verzoeker de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen en ingenomen standpunten te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De reactie van verzoeker gaf aanleiding het verslag op een punt te wijzigen. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer liet weten geen opmerkingen te hebben over het verslag. De reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat gaf aanleiding het verslag op enkele punten aan te vullen en te wijzigen.

Achtergrond

I. Luchtvaartwet

Artikel 18 (vervallen per 24 december 2008)

1. Onze Minister kan in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, gehoord de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie, luchtvaartterreinen aanwijzen:

- a. ambtshalve;
- b. op schriftelijk verzoek,

mits het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemt een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1985, 626) ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen.

Artikel 26 (vervallen per 24 december 2008)

1. Indien de beschikking, bedoeld in artikel 24, eerste lid, inhoudt dat een aanwijzing wordt gegeven met één of meer geluidszones geeft Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met Onze Minister op het tijdstip waarop die beschikking wordt gegeven met inachtneming van het krachtens artikel 25, derde, vierde en vijfde lid bepaalde, ten aanzien van gronden, gelegen binnen die geluidszones aanwijzingen als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

II. Wet luchtvaart

Artikel 8.1

1. Luchthavens zijn te onderscheiden in:

- a. de luchthaven Schiphol,
- b. overige burgerluchthavens, en
- c. militaire luchthavens.

2. Overige burgerluchthavens zijn van regionale betekenis of van nationale betekenis. Deze luchthavens zijn van nationale betekenis indien:

- a. zij zijn gelegen buiten provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet of
- b. dit bij wet is bepaald.

3. Luchthavens van nationale betekenis zijn:

- a. de luchthaven Lelystad,
- b. de luchthaven Eelde,
- c. de luchthaven Maastricht, en
- d. de luchthaven Rotterdam

Artikel 8.70

1. Voor een luchthaven waarvan op grond van artikel 8.1, tweede lid, is bepaald dat deze van nationale betekenis is, wordt het luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld.

2. De artikelen 8.43, tweede lid, 8.44, eerste, tweede en vierde lid, 8.45, 8.46 en 8.47, eerste en tweede lid, zijn van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat voor de

toepassing van de artikelen 8.45, eerste lid, en 8.46, eerste lid, Onze Minister van Verkeer en Waterstaat in de plaats treedt van gedeputeerde staten.

3. Het luchthavenbesluit bevat omtrent de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven in ieder geval regels ten aanzien van:

a. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;

b. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;

c. de bestemming en het gebruik van de grond waaronder begrepen de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de vliegveiligheid.

4. Bij het vaststellen van het luchthavenbesluit worden de nadere regels, bedoeld in artikel 8.44, derde lid, en artikel 8.47, derde lid, in acht genomen.

5. Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit wordt, onverminderd de bevoegdheid tot herstel van gebreken, gebruik gemaakt van:

a. de gegevens met betrekking tot het verkeer over wegen en daarop gebaseerde onderzoeken,

b. de krachtens artikel 5.20, eerste lid, van de Wet milieubeheer bekendgemaakte gegevens en daarop gebaseerde onderzoeken, en

c. de inventarisatie van en de gevolgen voor de aanwezige flora en fauna en daarop gebaseerde onderzoeken, die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp-besluit, met dien verstande dat indien de rapporten, waarin de gegevens, onderzoeken, inventarisaties en gevolgen zijn vervat, bij de vaststelling van het luchthavenbesluit ouder zijn dan twee jaar, het luchthavenbesluit een motivering van de actualiteit van die rapporten bevat.

III. Algemene wet bestuursrecht

Art.7:10

1. Het bestuursorgaan beslist binnen zes weken of - indien een commissie als bedoeld in artikel 7:13 is ingesteld - binnen twaalf weken, gerekend vanaf de dag na die waarop de termijn voor het indienen van het bezwaarschrift is verstreken.

2. De termijn wordt opgeschort gerekend vanaf de dag na die waarop de indiener is verzocht een verzuim als bedoeld in artikel 6:6 te herstellen, tot de dag waarop het verzuim is hersteld of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken.

3. Het bestuursorgaan kan de beslissing voor ten hoogste zes weken verdagen.
4. Verder uitstel is mogelijk voor zover:
 - a. alle belanghebbenden daarmee instemmen,
 - b. de indiener van het bezwaarschrift daarmee instemt en andere belanghebbenden daardoor niet in hun belangen kunnen worden geschaad, of
 - c. dit nodig is in verband met de naleving van wettelijke procedurevoorschriften.
5. Indien toepassing is gegeven aan het tweede, derde of vierde lid, doet het bestuursorgaan hiervan schriftelijk mededeling aan belanghebbenden.

Achtergrond

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.