

**LJN: AE8789, Raad van State , 200103329/1**

Datum uitspraak: 16-10-2002  
Datum publicatie: 21-10-2002  
Rechtsgebied: Bestuursrecht overig  
Soort procedure: Kort geding

---

## **Uitspraak**

200103329/1

Datum uitspraak: 16 oktober 2002

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de vereniging "Vereniging Milieudefensie",  
gevestigd te Amsterdam, en anderen,
2. [appellant sub 2], wonend te [woonplaats],
3. de vereniging "Belangenvereniging Drijvend Zwanenburg",  
gevestigd te Haarlemmermeer,
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid  
"Groene Groep Ontwikkeling B.V." en "GiP Schiphol-Rozenburg B.V."  
beide gevestigd te Rotterdam,
6. de raad van de gemeente Oostzaan,
7. de raad van de gemeente Uithoorn,
8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
9. de stichting "Stichting Vrienden van het Gein",  
gevestigd te Amsterdam,
10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid  
"Chipshol Holding B.V.", gevestigd te Wassenaar, en andere,
11. [appellant sub 11], wonend te [woonplaats],
12. [appellant sub 12], wonend te [woonplaats], en anderen,
13. de naamloze vennootschap "Martinair Holland N.V.",  
gevestigd te Haarlemmermeer,
14. de raad van de gemeente Lisse,
15. burgemeester en wethouders van Castricum en
16. [appellant sub 16], wonend te [woonplaats],

en

de Minister van Verkeer en Waterstaat,  
verweerder.

### **1. Procesverloop**

Bij besluit van 23 oktober 1996, heeft verweerder, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, toepassing gegeven aan artikel 27 van de Luchtvaartwet (verder: de Lvw) in samenhang met artikel 24 van deze wet voor het luchtvaartterrein Schiphol (verder: het A-besluit).

Bij besluit van 9 juni 1997, no. DGR/LD/VI/97.730167, heeft verweerder beslist op de tegen het A-besluit ingediende bezwaren.

Bij uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, heeft de Afdeling beslist op de tegen deze beslissing op bezwaar ingestelde beroepen.

Bij besluit van 15 juni 1999, no. DGR/LD/VI/L 99.360178, heeft verweerder naar aanleiding van deze uitspraak wederom beslist op de tegen het A-besluit ingediende bezwaren.

Bij besluit van 7 juni 2000, no. DGR/LD/VI/L 00.360090, heeft verweerder, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het A-besluit gewijzigd (verder: het W-besluit).

Bij uitspraak van 8 augustus 2000, nos. 199901201/1 en 200002212/1, heeft de Afdeling beslist op de tegen het besluit van 15 juni 1999 ingestelde beroepen.

Bij besluit van 22 mei 2001, no. DGR/LD/DLB/L 01.420627, heeft verweerder naar aanleiding van deze uitspraak wederom beslist op de tegen het A-besluit ingediende bezwaren en heeft hij tevens beslist op de tegen het W-besluit ingediende bezwaren. Dit besluit is aangehecht.

Daartegen hebben appellanten beroep ingesteld. De beroepschriften zijn aangehecht.

Bij brief van 12 december 2001 heeft verweerder een verweerschrift ingediend.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nog stukken ontvangen van de vereniging "Belangenvereniging Drijvend Zwanenburg", [appellant sub 8], de vereniging "Vereniging Milieudefensie" e.a., de stichting "Stichting Vrienden van het Gein" en [appellant sub 16]. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 18 en 19 april 2002, waar appellanten in persoon zijn verschenen en/of zich hebben doen vertegenwoordigen. Ook verweerder heeft zich doen vertegenwoordigen. Voorts is de N.V. Luchthaven Schiphol als partij gehoord. [appellant sub 2], [appellant sub 4], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Chipshol Holding B.V." e.a., de naamloze vennootschap "Martinair Holland N.V." en burgemeester en wethouders van Castricum zijn niet verschenen.

## 2. Overwegingen

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

Ontvankelijkheid in beroep

2.1. Het bestreden besluit is op 23 mei 2001 door toezending aan de exploitant van het luchtvaartterrein Schiphol bekendgemaakt. De termijn voor het indienen van een beroepschrift is ingevolge het bepaalde in artikel 6:8, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (verder: de Awb) aangevangen op 24 mei 2001 en geëindigd op 4 juli 2001. Op 7 juni 2001 is dit besluit aan burgemeester en wethouders van Akersloot, thans Castricum, gezonden.

Burgemeester en wethouders van Akersloot, thans Castricum, hebben het beroepschrift niet binnen de voornoemde termijn ingediend, nu het blijkt uit het poststempel op 23 juli 2001 is verzonden en op 24 juli 2001 is ontvangen. Van een verschoonbare termijnoverschrijding is niet gebleken, ook indien zou moeten worden uitgegaan van 8 juni 2001 als aanvangsdatum van de beroepstermijn. Het beroep van burgemeester en wethouders van Castricum is derhalve niet-ontvankelijk.

Ontvankelijkheid in bezwaar

2.2. Ingevolge artikel 7:1, eerste lid, van de Awb dient degene aan wie het recht is toegekend tegen een besluit beroep op een administratieve rechter in te stellen alvorens beroep in te stellen tegen dat besluit bezwaar te maken.

Ingevolge artikel 30, eerste lid, van de Lvw kan een belanghebbende tegen een besluit als bedoeld in de artikelen 24, eerste lid, en 27, eerste lid, beroep instellen bij de Afdeling. Onder een belanghebbende wordt verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken, aldus artikel 1:2, eerste lid, van de Awb.

2.2.1. Meerdere van de op het voorblad onder 1 bedoelde natuurlijke personen waren ten tijde van het nemen van het bestreden besluit woonachtig op plaatsen die hemelsbreed 35 kilometer of meer van het stationsgebouw op het luchtvaartterrein Schiphol liggen. Gelet op de ligging en omvang van de geluidszones alsmede de uitspraak van de Afdeling van 13 maart 1998, no. E01.97.0309/Q10 (aangehecht), kan niet worden geoordeeld dat zij een belang hebben dat rechtstreeks bij het bestreden besluit is betrokken. Het wonen in de omgeving van een aan- of uitvliegroute van luchtvaartterrein Schiphol maakt dit niet anders mede in aanmerking genomen dat deze aan- en uitvliegroutes geen deel uitmaken van het aanwijzingsbesluit. Ook anderszins is niet gebleken dat bedoelde appellanten een belang als evengenoemd hebben.

2.2.2. Verder is met betrekking tot enkele van de onder 1 bedoelde appellanten die geen natuurlijke personen zijn, uit statuten, feitelijke werkzaamheden noch anderszins gebleken dat zij ten tijde van het nemen van het bestreden besluit een belang hadden dat rechtstreeks bij het besluit is betrokken. In dit kader is ten aanzien van Groen Links

- Afdeling Bilthoven van belang dat de doelstelling van een gemeentelijke politieke partij als deze gericht is op het behartigen van het algemeen belang in de ruimste zin, zoals deze partij dat ziet. Dat een besluit zich niet verdraagt met de inzichten van een zodanige partij omtrent hetgeen volgens haar het algemeen belang vordert, leidt op zichzelf niet tot het oordeel dat haar belang rechtstreeks bij dat besluit is betrokken.

2.2.3. Gelet op het hiervoor overwogene had verweerder de bezwaren van de betrokken appellanten niet-ontvankelijk moeten verklaren. Bij het bestreden besluit heeft verweerder evenwel een beslissing genomen over de gegrondheid van de door deze appellanten bij hem ingediende bezwaren en de bezwaren aldus ontvankelijk geacht. Hierdoor is gehandeld in strijd met de artikel 7:1, eerste lid, van de Awb gelezen in samenhang met artikel 30, eerste lid, van de Lvw. De beroepen van de desbetreffende appellanten, die zijn vermeld in de bij deze uitspraak behorende gewaarmerkte lijst, zijn dan ook gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre voor vernietiging in aanmerking komt. Voorts ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Awb zelf in de zaak te voorzien door de bezwaren van deze appellanten alsnog niet-ontvankelijk te verklaren.

Ten aanzien van de zaak voor het overige

#### 1. Inleiding

2.3. De exploitant van het luchtvaartterrein Schiphol heeft verweerder verzocht de aanwijzing van 17 augustus 1962 van dit luchtvaartterrein te wijzigen ten behoeve van een intensiever gebruik van het bestaande banenstelsel alsmede de aanleg van een extra baan, de zogeheten vijfde baan.

Onder andere gelet hierop is de planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving (verder: pkb Schiphol), bevattende het beleid ten aanzien van het luchtvaartterrein Schiphol, vastgesteld. Daarmee is op 29 juni 1995 door de Tweede Kamer der Staten-Generaal en op 28 november 1995 door de Eerste Kamer der Staten-Generaal ingestemd. Tegen de pkb Schiphol is beroep ingesteld bij de Afdeling.

Bij besluit van 23 oktober 1996 heeft verweerder in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (verder: de Minister van VROM) het A-besluit vastgesteld, waarbij onder meer geluidszones rondom Schiphol zijn vastgesteld en waarin intensivering van het bestaande vierbanenstelsel en de aanleg en het gebruik van de vijfde baan mogelijk worden gemaakt. Voorts heeft de Minister van VROM een besluit genomen, als bedoeld in artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (verder: het RO-besluit).

Verweerder en de Minister van VROM hebben op 9 juni 1997 op de tegen die beslissingen ingediende bezwaren, beslist. Daartegen is beroep ingesteld bij de Afdeling.

Bij uitspraak van 7 april 1998, no. E01.96.0043, heeft de Afdeling de beroepen tegen de pkb Schiphol ongegrond verklaard.

Bij brieven van 25 mei 1998 en 15 februari 1999 heeft de exploitant van het luchtvaartterrein Schiphol verweerder gevraagd de in het A-besluit opgenomen geluidszones te wijzigen.

Bij uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, NJB 1998, p. 1357, nr. 33, heeft de Afdeling de beroepen tegen de beslissingen op bezwaar ten aanzien van het A-besluit geheel en ten aanzien van het RO-besluit gedeeltelijk gegrond verklaard en deze besluiten in zoverre vernietigd.

Op 15 juni 1999 is opnieuw op de bezwaren beslist. Hiertegen is beroep bij de Afdeling ingesteld.

Bij besluit van 7 juni 2000 heeft verweerder op het verzoek van de exploitant van het luchtvaartterrein Schiphol van 25 mei 1998 en 15 februari 1999 in overeenstemming met de Minister van VROM, bij het W-besluit het A-besluit gewijzigd.

Bij uitspraak van 8 augustus 2000, nos. 199901201/1 en 200002212/1, heeft de Afdeling de beroepen tegen de beslissing op bezwaar ten aanzien van het A-besluit gedeeltelijk gegrond verklaard en dit besluit, behoudens wat betreft de omvang van het luchtvaartterrein, vernietigd. De beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit zijn ongegrond verklaard.

Bij het bestreden besluit heeft verweerder opnieuw op de bezwaren tegen het A-besluit beslist voor zover deze betrekking hebben op het vierbanenstelsel. Verder heeft hij op de tegen het W-besluit ingediende bezwaren beslist.

Verweerder betoogt dat hij ten aanzien van het vijfbanenstelsel geen besluit kan nemen dat in overeenstemming is met de in de pkb Schiphol opgenomen milieudoelstellingen en tevens voldoet aan de mainportdoelstelling. Het

gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol met het vijfbanenstelsel zal bij een bijzondere wet worden geregeld. Daartoe is het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (TK, 2000-2001, 27 603) ingediend. Dit voorstel is door de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 30 oktober 2001 en door de Eerste Kamer der Staten-Generaal op 25 juni 2002 aangenomen. Het voornemen van verweerder is het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol met het vijfbanenstelsel ingevolge deze wet medio 2003 te realiseren.

## II. Beroepsonderdelen betreffende de totstandkoming van het bestreden besluit

2.4. De vereniging "Vereniging Milieudefensie" e.a (verder: Milieudefensie e.a.) voeren aan dat het bestreden besluit ten onrechte niet verwijst naar de codes van de bezwaren tegen het A-besluit, zoals die door verweerder in het witte boekje, waarin de overwegingen van verweerder naar aanleiding van de ingediende bezwaren zijn opgenomen, zijn aangebracht.

2.4.1. De Afdeling overweegt dat in het bestreden besluit slechts voor de bezwaren gericht tegen het W-besluit verwezen wordt naar de codes zoals opgenomen in het witte boekje. Wat betreft de bezwaren gericht tegen het A-besluit is van belang dat de eerder voor deze bezwaren gebruikte codes onveranderd zijn gebleven. Reeds vanwege de omstandigheid dat appellanten in het kader van de eerdere beslissingen op bezwaar bekend waren met de codes van de door hen tegen het A-besluit aangevoerde bezwaren, zijn appellanten niet in hun belangen geschaad. In zoverre bestaat geen aanleiding het bestreden besluit te vernietigen. Dit beroepsonderdeel van Milieudefensie e.a. is ongegrond.

2.5. Milieudefensie e.a., de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid "Groene Groep Ontwikkeling B.V." en "GiP Schiphol-Rozenburg B.V." (verder: de Groene Groep en GiP) alsmede de raad van de gemeente Uithoorn voeren aan dat in het bestreden besluit ten onrechte niet voldoende is ingegaan op de door hen gemaakte bezwaren. In dit kader voeren Milieudefensie e.a. aan dat nog steeds niet met betrekking tot alle bezwaren tegen het aanwijzingsbesluit een volledige heroverweging heeft plaatsgevonden.

2.5.1. Ten aanzien van de behandeling van de bezwaren tegen het A-besluit en het W-besluit bestaat, zoals eerder overwogen in de uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, geen grond voor het oordeel dat verweerder niet tot het bijeenbrengen en rubriceren van de voornaamste en herhaaldelijk terugkerende bezwaren in het witte boekje had mogen overgaan. Verder is niet aannemelijk geworden dat verweerder enig bezwaar tegen het A-besluit en het W-besluit in overwegende mate buiten beschouwing heeft gelaten.

Ten aanzien van de beslissing op bezwaar wat betreft het W-besluit bestaat geen grond voor het oordeel dat geen volledige heroverweging heeft plaatsgevonden. Voor zover de beroepsonderdelen tegen het A-besluit het vierbanenstelsel betreffen en geen betrekking hebben op onderdelen van dat besluit die bij het W-besluit zijn gewijzigd, heeft verweerder in het kader van het bestreden besluit zoals uit het witte boekje is af te leiden, per bezwaar bezien of zich nieuwe feiten en/of omstandigheden hebben voorgedaan die tot een andere beslissing moeten leiden. De stukken noch het verhandelde ter zitting bieden voldoende aanknopingspunten voor het oordeel dat in zoverre geen sprake is van een volledige heroverweging als bedoeld in artikel 7:11, eerste lid, van de Awb.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding het bestreden besluit in zoverre te vernietigen. Deze beroepsonderdelen van Milieudefensie e.a., de Groene Groep en GiP alsmede de raad van de gemeente Uithoorn zijn ongegrond.

2.6. Milieudefensie e.a. en de raad van de gemeente Uithoorn stellen dat verweerder bij het nemen van het W-besluit de adviezen en zienswijzen aangaande het ontwerpbesluit ten onrechte niet voldoende heeft betrokken.

2.6.1. De Afdeling overweegt dat over het ontwerp van het W-besluit advies is uitgebracht door de Commissie Geluidhinder Schiphol, de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de Commissie als bedoeld in artikel 21 van de Lvw. In het witte boekje, onderdeel III, onder A4, is aangegeven tot welke aanpassingen van het ontwerpbesluit deze adviezen hebben geleid. Dit in aanmerking genomen bestaat geen grond voor het oordeel dat verweerder de uitgebrachte adviezen niet voldoende heeft betrokken bij het nemen van het W-besluit.

Wat betreft het betrekken van de zienswijzen bij het nemen van het W-besluit stelt verweerder dat de Commissie als bedoeld in artikel 21 van de Lvw in haar advies is ingegaan op de ingediende zienswijzen. Door te reageren op dit advies en deze reactie op te nemen als bijlage bij de toelichting op het W-besluit is volgens verweerder voldoende aandacht besteed aan de zienswijzen. Zoals eerder overwogen in de uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, komt de Afdeling dit standpunt niet onjuist voor.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geen reden om het bestreden besluit in zoverre te vernietigen. Deze beroepsonderdelen van Milieudefensie e.a. en de raad van de gemeente Uithoorn zijn ongegrond.

### III. De overige beroepsonderdelen

#### 1. Overeenstemming met de pkb Schiphol

2.7. Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Lvw blijkt dat de aanwijzing en de zonering van luchtvaartterreinen de uitkomst dienen te zijn van de afstemming tussen de sectorale en de ruimtelijke besluitvorming teneinde de aanwijzing en de zonering van luchtvaartterreinen in te passen in het nationale ruimtelijke beleid. Gezien het ruimtebeslag en de milieu-effecten van luchtvaartterreinen worden in het kader van een planologische kernbeslissing (verder: pkb) de hoofdlijnen en uitgangspunten van het beleid neergelegd. De aanwijzing en de wijziging daarvan moeten, gelet op de artikelen 18 en 27 van de Lvw, overeenstemmen met een dergelijke pkb. In een besluit tot aanwijzing worden nadere beslissingen genomen over de ligging, de begrenzing, de omvang en het gebruik van het tot luchtvaartterrein te bestemmen terrein. Gelijktijdig met de aanwijzing van een luchtvaartterrein worden geluidszones vastgesteld voor grenswaarden die door landende en opstijgende luchtvaartuigen niet mogen worden overschreden.

#### A. De milieuparameters

2.8. Milieudefensie e.a., de stichting "Stichting Vrienden van het Gein" (verder: Stichting Vrienden van het Gein), [appellant sub 16], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Chipshol Holding B.V." e.a. (verder: Chipshol Holding e.a.), [appellant sub 4] alsmede [appellant sub 12] voeren aan dat het A-besluit ten onrechte niet in overeenstemming is met het in de pkb Schiphol neergelegde beleid ter verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu betreffende de parameters lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid.

2.8.1. Als algemeen beleidsuitgangspunt is in de pkb Schiphol gekozen voor enerzijds de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol tot mainport en anderzijds de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. Aangezien de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol tot mainport (mainportdoelstelling) uitdrukkelijk wordt geplaatst naast de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu (milieudoelstelling) wordt gesproken van een dubbeldoelstelling. Het streven naar een duurzame ontwikkeling en een beheerste, gerichte groei van de luchthaven tot mainport zijn daarbij uitgangspunt.

In de pkb Schiphol zijn, voor zover thans van belang, de volgende beslissingen van wezenlijk belang opgenomen: "Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid."

2.8.2. Het in de pkb Schiphol opgenomen vereiste van stand-still wat betreft de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid geldt vanaf 2003.

Appellanten hebben betoogd dat wat betreft de parameter externe veiligheid niet moet worden uitgegaan van het jaar 2003 doch dat het stand-still beginsel dienaangaande ook voordien geldt. Daartoe voeren appellanten aan dat de in de pkb Schiphol in hoofdstuk V, onder de paragraaf beleidsuitspraken, sub 2, opgenomen passage over externe veiligheid in tegenstelling tot de passage over luchtvaartgeluid, onder sub 1 van genoemde paragraaf, niet expliciet is onderverdeeld in de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan en de periode daarna.

Nu in hetzelfde hoofdstuk de paragrafen handelend over stank en lokale luchtverontreiniging evenmin een dergelijke onderverdeling kennen, hoewel dienaangaande vast staat dat het stand-still beginsel ten aanzien daarvan eerst vanaf 2003 geldt, kan de Afdeling appellanten in hun betoog niet volgen. Ook wat betreft externe veiligheid dient derhalve van 2003 uit te worden gegaan.

2.8.3. De Afdeling heeft eerder in haar uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, overwogen dat, gelet op de in artikel 27 van de Lvw gestelde eis dat de wijziging van een aanwijzing in overeenstemming dient te zijn met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (verder: de WRO) en gelet op het grote belang dat in de pkb Schiphol is toegekend aan de criteria voor de milieuparameters, bij de besluitvorming over de wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Schiphol niet alleen het luchtvaartgeluid moet worden geregeld maar ook moet worden aangegeven op welke wijze de parameters lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid regeling vinden, waarbij een regeling in het A-besluit voor de hand ligt.

Paragraaf 3 van het A-besluit, waarin de regeling van het vierbanenstelsel is neergelegd, vervalt op het tijdstip dat baan 18/36 (de vijfde baan) volledig in gebruik is genomen. Indien deze baan op 1 januari 2003 niet volledig in gebruik is genomen, blijven de voorschriften voor het vierbanenstelsel van kracht. In deze voorschriften is geen regeling getroffen voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid die voldoet aan het in de pkb Schiphol neergelegde vereiste van stand-still vanaf 2003.

2.8.4. Het aanwijzingsbesluit is vanaf 2003 niet in overeenstemming met de pkb Schiphol. Verweerder overweegt weliswaar dat het bestreden besluit in 2003 wordt vervangen door een wettelijk regime voor het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol met het vijfbanenstelsel doch in het besluit is geen expiratedatum opgenomen, zodat niet vast staat dat het besluit voor 2003 afloopt. Verder is van belang dat de pkb het vereiste van stand-still koppelt aan het jaar 2003 en niet aan ingebruikname van de vijfde baan. Dat wellicht de bedoeling is geweest eerst aan het vereiste van stand-still te voldoen indien sprake is van een in gebruik zijnde vijfde baan, kan hieraan niet afdoen. In navolging van de uitspraak van 8 augustus 2000, nos. 199901201/1 en 200002212/1, moet worden geoordeeld dat de tekst van de pkb Schiphol doorslaggevend is.

Het aanwijzingsbesluit is in zoverre niet in overeenstemming met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de WRO. De beroepen zijn in zoverre dan ook gegrond en het bestreden besluit komt in zoverre voor vernietiging in aanmerking wegens strijd met artikel 27, eerste lid, van de Lvw.

De Afdeling ziet voorts aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Awb zelf in de zaak te voorzien en het aanwijzingsbesluit aan een termijn te binden. Nu de pkb geen exactere datum dan 2003 noemt en in aanmerking genomen de gevolgen van het opnemen van een expiratedatum in het aanwijzingsbesluit, omdat zonder een aanwijzing het immers niet mogelijk is het luchtvaartterrein Schiphol te blijven gebruiken, ziet de Afdeling aanleiding de expiratedatum te bepalen op 1 april 2003. Daarbij neemt zij in aanmerking dat de wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (27 603) op 30 oktober 2001 door de Tweede Kamer der Staten-Generaal en op 25 juni 2002 door de Eerste Kamer der Staten-Generaal is aangenomen en het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol met het vijfbanenstelsel ingevolge deze wet in de eerste helft van 2003 te realiseren is.

#### B. De geluidszones

2.9. Milieudefensie e.a. en de raad van de gemeente Uithoorn voeren aan dat verweerder ten onrechte niet voldoende heeft gemotiveerd waarom de in het A-besluit en het W-besluit opgenomen geluidszones meer dan in geringe mate afwijken van de indicatieve zones die zijn neergelegd in de pkb.

2.9.1. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, is in de pkb Schiphol sprake van indicatieve zones. Voorts dienen, gelet op de woorden "in beginsel", de in deze pkb opgenomen waarden waarmee van die zones kan worden afgeweken, te weten 2 Ke en 2 dB(A), slechts als uitgangspunten, waarvan in het aanwijzingsbesluit gemotiveerd kan worden afgeweken.

In de toelichting op het bestreden besluit zijn de afwijkingen van de in de pkb opgenomen indicatieve zones gemotiveerd. Wat betreft de nachtzone wijkt de zone meer dan 2 dB(A) af op een plaats op het luchtvaartterrein, op een plaats tussen Rijsenhout en Aalsmeer en op een plaats ten zuidoosten van Haarlem. Deze plaatsen betreffen geen aaneengesloten bebouwd gebied. Daar staat tegenover dat deze aanpassingen ertoe leiden dat de zone bij Assendelft kleiner wordt en de zone meer vliegtuigen kan accommoderen.

Wat betreft de 35 Ke-zone is sprake van afwijkingen waar het aaneengesloten bebouwd gebied betreft bij Halfweg en bij Assendelft. De overige plaatsen waar een afwijking van meer dan 2 Ke plaatsvindt, te weten Spaarnwoude, tussen Leimuiden en Rijsenhout, bij Halfweg en tussen Kudelstaart en De Kwakel, betreffen geen aaneengesloten bebouwd gebied. Gevolg van deze veranderingen is dat de zone bij Amstelveen kleiner wordt en dat tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep minder geluidsoverlast plaatsvindt, aldus verweerder. Voorts zijn de overschrijdingen het gevolg van de keuze van verweerder om binnen de zone tot enige groei in het aantal vliegbewegingen tot 460.000 in 2002 te komen.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft verweerder op deze wijze voldoende gemotiveerd waarom afwijkingen van meer dan respectievelijk 2 dB(A) en 2 Ke op de desbetreffende plaatsen aangewezen zijn. Het bestreden besluit is in zoverre dan ook niet in strijd met de artikelen 18 en 27 van de Lvw. Op dit punt bestaat dus geen aanleiding het bestreden besluit te vernietigen, zodat deze beroepsonderdelen van Milieudefensie e.a. en de raad van de gemeente Uithoorn ongegrond zijn.

#### C. Het ontzien van woongebieden

2.10. De raad van de gemeente Oostzaan voert aan dat het bestreden besluit ten onrechte niet in overeenstemming is met de in de pkb Schiphol neergelegde beslissing van wezenlijk belang om de woongebieden te Aalsmeer, Amsterdam-Buitenveldert, Amstelveen en Zwanenburg te ontzien. Appellant betoogt dienaangaande dat de groei van het luchtverkeer op de Kaagbaan achterblijft bij de totale ontwikkeling van de luchthaven.

2.10.1. De Afdeling overweegt dat in de pkb Schiphol de volgende beleidsuitspraak als beslissing van wezenlijk belang is aangemerkt:

“Door het preferent gebruik van de Kaagbaan en de vijfde baan voor starts en landingen worden – in het bijzonder

gedurende de nacht – de woongebieden Amsterdam-Buitenveldert, Amstelveen, Aalsmeer en Zwanenburg zoveel mogelijk ontzien.”.

Bij de vaststelling van de in het aanwijzingsbesluit opgenomen geluidszones wordt van het geluidspreferentieel baangebruik uitgegaan. De Kaagbaan heeft daarin, tezamen met de Zwanenburgbaan, de hoogste preferentie en wordt maximaal gebruikt. Dat de raad van de gemeente Oostzaan wellicht minder vliegbewegingen op deze baan waarneemt is het gevolg van de regulering van het gebruik door middel van geluidszones. Daarbij is niet slechts het aantal vliegbewegingen van belang doch ook de soorten vliegtuigen. Een baan die minder starts en landingen accommodeert, kan op die wijze niettemin een grotere geluidszone hebben, hetgeen bij de Kaagbaan volgens verweerder het geval is. De geluidszone van de Kaagbaan wordt volledig benut en is in 2000 zelfs overschreden.

Gelet op het voorgaande is niet gebleken dat het bestreden besluit op dit punt in strijd is met hetgeen in de pkb Schiphol is opgenomen. Dit beroepsonderdeel is ongegrond.

#### D. Het baangebruik

2.11. Milieudefensie e.a. voeren aan dat de Buitenveldertbaan (baan 09/27) ten onrechte 's nachts wordt gebruikt. Zij betogen dat het A-besluit in zoverre in strijd is met de pkb Schiphol.

2.11.1. Het gebruik van de Buitenveldertbaan is, voor zover thans van belang, geregeld in artikel 14 van het A-besluit. Ingevolge het eerste lid van dat artikel, aanhef en onder c, doet noch laat de exploitant baan 09/27 in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd gebruiken door vliegtuigen. Bij de thans bestreden beslissing op bezwaar betreffende het A-besluit heeft verweerder het tweede lid van artikel 14 van het A-besluit laten vervallen en is het derde lid gewijzigd in die zin dat de bepaling in het eerste lid, aanhef en onder c, niet geldt in die gevallen waarin het gebruik van baan 09/27 uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.

In de pkb Schiphol is als beslissing van wezenlijk belang opgenomen dat het gebruik van de Buitenveldertbaan na verlenging van de Kaagbaan tussen 23:00 en 06:00 uur beperkt wordt tot die gevallen waarbij dit uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.

2.11.2. De Kaagbaan is inmiddels verlengd. Voorts dient te worden vastgesteld dat de formulering van het derde lid van artikel 14 gelijk is aan de in de pkb Schiphol gebruikte formulering. In zoverre is van strijd met deze pkb geen sprake.

In geschil is of de uitleg die verweerder aan het derde lid geeft, waarborgt dat gebruik van de Buitenveldertbaan 's nachts slechts mogelijk is indien dat uit veiligheidsoverwegingen, als bedoeld in de pkb Schiphol, noodzakelijk is.

2.11.3. In de zaken nos. 199901201/1 en 200001112/1 die hebben geleid tot de uitspraak van 8 augustus 2000, was aan de orde artikel 14, derde lid, zoals dat toen luidde en dat bepaalde dat het gestelde in het bedoelde eerste sublid niet van toepassing is op vliegtuigen die in een uitzonderlijke veiligheidssituatie verkeren.

In die zaken stelt verweerder zich op het standpunt dat dit artikellid aldus moest worden gelezen dat de Buitenveldertbaan 's nachts alleen gebruikt mag worden indien sprake is van een noodsituatie of slecht weer. Bij een noodsituatie moet worden gedacht aan een ongeval of het acuut uitvallen van de navigatiemiddelen op de grond. Onder “slecht weer” moet worden verstaan zodanig slecht zicht of harde wind dat het gebruik maken van een andere baan dan de Buitenveldertbaan uit het oogpunt van veiligheid onverantwoord is. Of sprake is van “slecht weer” kan worden vastgesteld uit hetgeen dienaangaande is opgenomen in de Luchtvaartgids.

Gezien de totstandkomingsgeschiedenis van de pkb Schiphol is het aldus geregelde nachtelijke gebruik van de Buitenveldertbaan niet in strijd met deze pkb, aldus overweegt de Afdeling in voornoemde uitspraak.

2.11.4. Bij het bestreden besluit heeft verweerder de redactie van het derde lid van artikel 14 aangepast. Voorts heeft hij zich daarbij op het standpunt gesteld dat nachtelijk gebruik van de Buitenveldertbaan onder omstandigheden mogelijk is indien meer preferente banen vanwege onderhoud niet kunnen worden gebruikt. Hiermede wordt het nachtelijk gebruik van de Buitenveldertbaan door verweerder ruimer uitgelegd dan hij eerder heeft betoogd.

Geen aanknopingspunten zijn evenwel te vinden voor het oordeel dat het in de pkb beschreven nachtelijke gebruik van de Buitenveldertbaan uit veiligheidsoverwegingen eveneens is bedoeld voor situaties waarin andere, meer preferente banen wegens onderhoud niet beschikbaar zijn. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in paragraaf 4.3.3 van de Nota van Toelichting bij deel 3 van de pkb Schiphol de Buitenveldertbaan in het kader van het geluidspreferentieel gebruik wordt beschreven ten aanzien van het gebruik buiten de piekuren doch niet gedurende de nachtperiode.

2.11.5. Uit het voorgaande volgt dat de uitleg van verweerder van het in artikel 14, derde lid, van het aanwijzingsbesluit geregelde nachtelijk gebruik van de Buitenveldertbaan in strijd is met de pkb Schiphol. De tekst van dit artikellid is evenwel in overeenstemming met deze pkb. Nu aan de uitleg van verweerder geen rechtskracht toekomt, ziet de Afdeling in het voorgaande geen aanleiding het bestreden besluit te vernietigen.

Het beroep inzake de Buitenveldertbaan is ongegrond.

2.12. Milieudefensie e.a. voeren aan dat het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan (baan 01R/19L) verboden is en dat een groei van het nachtelijk gebruik van deze baan derhalve in strijd is met de pkb Schiphol.

2.12.1. Verweerder overweegt dat de Aalsmeerbaan ingevolge het aanwijzingsbesluit 's nachts is gesloten. Het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan vloeit, zoals ter zitting namens verweerder is gesteld, voort uit het gebruik van deze baan in uitzonderingssituaties, zoals in geval van reddingsacties of hulpverlening. Hiervoor dient, aldus verweerder, gebruik te worden gemaakt van de ontheffingsmogelijkheden die de Lvw biedt in de artikelen 25f, 33 en 34.

2.12.2. In de pkb Schiphol is de volgende beslissing van wezenlijk belang genoemd:

“Nadat de Zwanenburgbaan geschikt is gemaakt voor gebruik in en vanuit zuidelijke richting wordt de Aalsmeerbaan tussen 23.00 en 06.00 uur (voor de komende 3 jaar: 07.00 uur) gesloten.”.

Ingevolge artikel 14, eerste lid, aanhef en onder a, van het A-besluit is nachtelijk gebruik van baan 01R/19L (de Aalsmeerbaan) voor starts in en landingen vanuit noordelijke richting niet toegestaan. Ingevolge artikel 14, eerste lid, aanhef en onder b, van het A-besluit is nachtelijk gebruik van deze baan voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting vanaf het tijdstip dat van de Zwanenburgbaan voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting gebruik kan worden gemaakt, niet toegestaan.

Nu de Zwanenburgbaan geschikt is gemaakt voor gebruik in en vanuit zuidelijke richting, is ingevolge het A-besluit de Aalsmeerbaan gedurende de nachtperiode gesloten, hetgeen in overeenstemming is met hetgeen in de pkb Schiphol hieromtrent is opgenomen. Het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan met toepassing van de in de artikelen 25f, 33 en 34 van de Lvw opgenomen ontheffingsmogelijkheden, leidt niet tot het oordeel dat het aanwijzingsbesluit niet in overeenstemming is met de pkb Schiphol. Deze ontheffingsmogelijkheden betreffen in de wet omschreven uitzonderingsgevallen welke niet in het aanwijzingsbesluit geregeld zijn en daarin ook geen regeling behoeven.

Het beroep inzake de Aalsmeerbaan is ongegrond.

#### E. De nachtperiode

2.13. Milieudefensie e.a. voeren aan dat verweerder ten onrechte niet voldoende heeft gemotiveerd waarom de nachtperiode niet blijvend tot 07.00 uur kan worden verlengd. Zij wijzen op het voorstel voor een Europese richtlijn voor omgevingslawaaï en op gezondheidsonderzoeken waaruit blijkt dat een achturige nachtperiode minimaal noodzakelijk is.

2.13.1. In de pkb Schiphol is een nachtelijke periode vastgelegd van 23.00 tot 06.00 uur. In deze periode geldt het nachtelijk baangebruiksregime.

Tot uiterlijk drie jaar na het van kracht worden van deze pkb geldt dit nachtelijk baangebruiksregime ook tussen 06.00 en 07.00 uur. Deze drie jaar-termijn is opgenomen om een onderzoek te doen naar de gezondheidseffecten van geluidhinder veroorzaakt door vluchten in de periode tussen 06.00 en 07.00 uur alsmede naar de effecten op de positie van Schiphol als mainport wanneer blijvend het nachtre regime zal gelden tussen 06.00 en 07.00 uur. Deze onderzoeken zouden binnen drie jaar worden afgerond, waarna de regering aan het parlement over de uitkomsten ervan zou rapporteren.

De desbetreffende onderdelen van de pkb zijn aangemerkt als van wezenlijk belang zijnde beslissingen, waarvan niet kan worden afgeweken zonder dat de pkb wordt herzien.

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in haar uitspraak van 8 augustus 2000, nos. 199901201/1 en 200002212/1, is het verlengen van de nachtelijke periode van 06.00 naar 07.00 uur voor de situatie tot de ingebruikneming van de vijfde baan niet in overeenstemming met een van wezenlijk belang zijnde beslissing in de pkb Schiphol. De omstandigheid dat deze pkb verplichtte tot het uitvoeren van de genoemde onderzoeken, doet daaraan niet af. In de pkb Schiphol is rekening gehouden met het verrichten van deze onderzoeken door voor de drie jaar na het van kracht worden van de pkb een nachtelijke periode vast te leggen van 23.00 tot 07.00 uur.

In overeenstemming met de pkb Schiphol is in het A-besluit de nachtelijke periode van 23:00 tot 06:00 uur



neergelegd met dien verstande dat tot 8 januari 1999 de periode eveneens gold tussen 06.00 en 07.00 uur. Voor het verlengen van deze periode tot 07.00 uur dient de pkb te worden herzien. Dit was ten tijde van de thans ter beoordeling staande beslissing op bezwaar niet het geval. Reeds om die reden kan het beroep op dit punt niet slagen. Voorts was ten tijde van het bestreden besluit de door appellanten bedoelde Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï nog niet vastgesteld.

Het beroep inzake de nachtperiode is ongegrond.

## 2. Milieu-effectrapportage

2.14. Milieudefensie e.a. alsmede de Groene Groep en GiP betogen dat de uitgevoerde milieu-effectrapportage (verder: de m.e.r.) niet ten grondslag kan worden gelegd aan het W-besluit. Milieudefensie e.a. stellen dat in strijd met de Wet milieubeheer geen volledige m.e.r. heeft plaatsgevonden. In de startnotitie, de richtlijnen en het milieu-effectrapport is de in het W-besluit opgenomen wijziging van de LAeq-geluidszone voor de nachtelijke geluidhinder niet voldoende verdisconteerd. Ook zijn in de m.e.r. geen andere haalbare alternatieven beschouwd dan het alternatief dat in het W-besluit gestalte heeft gekregen. De Groene Groep en GiP voeren verder aan dat bij de m.e.r. is uitgegaan van de eerdere berekening, ligging en omvang van de geluids- en veiligheidszones zonder te bezien of deze aanpassing behoeven vanwege nieuwe feiten en/of omstandigheden.

2.14.1. De Afdeling overweegt dat in mei 1999 ten behoeve van de besluitvorming omtrent het W-besluit het milieu-effectrapport "Wijziging geluidszones vierbanenstelsel (S4S2)" is opgesteld.

In de startnotitie van 8 juli 1998 en de richtlijnen voor het milieu-effectrapport van 1 december 1998 is opgenomen dat in de m.e.r. de LAeq-contouren voor de nachtelijke geluidhinder moeten worden berekend met de nieuwe invoergegevens. Uit de berekeningen zal moeten blijken of de bestaande tijdelijke LAeq-geluidszone dient te worden gewijzigd, aldus de evengenoemde richtlijnen. De startnotitie en de richtlijnen voorzien derhalve in de wijziging van de LAeq-geluidszone. In de m.e.r. zijn vervolgens voor de verschillende alternatieven de LAeq-contouren berekend. Wat betreft het planalternatief, waarvoor uiteindelijk in het W-besluit is gekozen, volgt uit de berekeningen dat de LAeq-geluidszone aanpassing behoeft.

Het voorgaande leidt verweerder tot het standpunt dat de wijziging van de LAeq-geluidszone reeds in de startnotitie, de richtlijnen en het milieu-effectrapport is meegenomen. Dit standpunt komt de Afdeling niet onjuist voor. Hierbij neemt zij het advies van 8 maart 2000 van de Commissie voor de m.e.r. in aanmerking waarin wordt opgemerkt dat de m.e.r. voldoende informatie biedt voor het wijzigen van de geluidszones.

2.14.2. In het voornoemde milieu-effectrapport zijn de milieu-effecten beschreven van drie alternatieven, te weten:

- a. de autonome ontwikkeling tot en met 2002 indien de geluidszones niet zouden worden gewijzigd en overschrijdingen niet zouden worden gedoogd (het nulalternatief);
- b. de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen of zoveel mogelijk beperkt (het meest milieuvriendelijk alternatief [verder: het MMA]);
- c. een groei van het luchtverkeer met ongeveer 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot een totaal van 460.000 in 2002 (het planalternatief).

Bij het nulalternatief wordt uitgegaan van ongeveer 295.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Dit aantal is lager dan het aantal dat de afgelopen twee jaar is gerealiseerd en lager dan het aantal vliegtuigbewegingen waarmee de zone oorspronkelijk is berekend. Volgens het milieueffectrapport is dit verklaarbaar, omdat dit aantal het resultaat is van het inzichtelijk maken wat het voor de omvang van de vloot betekent indien de huidige zone strikt zou worden gehandhaafd. Bij het planalternatief en het MMA wordt uitgegaan van 420.000 vliegbewegingen in 2000, 440.000 in 2001 en 460.000 in 2002.

Gelet op het hiervoor overwogene en het eerdergenoemde advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn in het milieu-effectrapport ook andere alternatieven beschouwd dan het alternatief dat in het W-besluit gestalte heeft gekregen en kan niet worden gesteld dat onvoldoende met nieuwe feiten en omstandigheden rekening is gehouden.

2.14.3. Het vorenstaande in aanmerking genomen ziet de Afdeling geen grond om te oordelen dat de m.e.r. niet ten grondslag mocht worden gelegd aan het W-besluit. In zoverre bestaat dan ook geen aanleiding het bestreden besluit te vernietigen, zodat deze beroepsonderdelen van Milieudefensie e.a. alsmede de Groene Groep en GiP ongegrond zijn.

## 3. Beroepsonderdelen betreffende onderzoek en gebruikte gegevens

#### A. De aan de besluiten ten grondslag gelegde gegevens

2.15. Milieudefensie e.a. voeren aan dat bij de voorbereiding van het A-besluit en het W-besluit is uitgegaan van onjuiste feitelijke gegevens. Met betrekking tot het aantal vliegbewegingen zijn bij het A- en W-besluit te lage groeiprognozes gehanteerd. Wat betreft het aantal aanwezige woningen is bij het A- en W-besluit het verouderde woningbestand van 1990 als uitgangspunt genomen.

2.15.1. Vast staat dat de prognoses van de groei van het luchtverkeer die aan de pkb Schiphol en het oorspronkelijke A-besluit ten grondslag zijn gelegd zich niet zo hebben gerealiseerd. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in haar uitspraken van 7 april 1998, no. E01.96.0043, en van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, kon bij het vaststellen van de pkb Schiphol en het A-besluit in redelijkheid worden uitgegaan van het op het gekozen scenario gebaseerde aantal vliegbewegingen. Dat de werkelijkheid nadien een andere ontwikkeling heeft laten zien, doet daaraan niet af.

Toen het feitelijk aantal vliegbewegingen te veel ging afwijken van de voorspelde aantallen heeft verweerder het A-besluit gewijzigd. Bij dit W-besluit heeft verweerder met de feitelijke ontwikkeling van het luchtverkeer rekening gehouden.

Ten aanzien van het gebruik van het woningbestand van 1990 wordt overwogen, zoals de Afdeling eerder in de uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, heeft gedaan, dat daarvan kan worden uitgegaan, gelet op de wettelijke eis dat het aanwijzingsbesluit in overeenstemming dient te zijn met de pkb Schiphol, waarin 1990 als peiljaar is opgenomen. Daarenboven is in de verschillende milieu-effectrapporten van 1990 als peiljaar uitgegaan. Dat het aantal woningen is toegenomen sinds 1990 is geen reden reeds daarom niet van het aantal uit 1990 uit te gaan nu daarop de in de pkb Schiphol vastgelegde normstelling is gebaseerd.

2.15.2. Gelet op het vorenstaande bestaat geen grond voor het oordeel dat bij het nemen van het bestreden besluit ten onrechte is uitgegaan van de bedoelde gegevens. In zoverre ziet de Afdeling geen aanleiding het bestreden besluit te vernietigen. Dit beroepsonderdeel van Milieudefensie e.a. is ongegrond.

#### B. Onderzoeken naar de milieukwaliteit

2.16. Milieudefensie e.a. voeren aan dat het bestreden besluit onzorgvuldig is voorbereid, nu de benodigde milieuonderzoeken naar de groei van het vliegverkeer niet dan wel in onvoldoende mate hebben plaatsgevonden.

2.16.1. Verweerder heeft onderzoek verricht naar de milieugevolgen van de aanwijzing wat betreft het vierbanenstelsel. Dit onderzoek strekt zich uit tot en met het jaar 2002 en is onder andere neergelegd in een m.e.r.. Niet is aannemelijk gemaakt dat aan deze onderzoeken dusdanige gebreken kleven dat verweerder om die reden deze onderzoeken niet ten grondslag heeft mogen leggen aan de bestreden beslissing.

Wat betreft het bezwaar van Milieudefensie e.a. dat het bestreden besluit in strijd zou zijn met het rijksbeleid inzake het terugdringen van het broeikaseffect overweegt de Afdeling dat dit beleid in belangrijke mate is gericht op het in internationaal verband treffen van maatregelen. Uit de pkb Schiphol noch de Lvw vloeit voort dat in het A-besluit of het W-besluit terzake van het vierbanenstelsel tot 2003 maatregelen of een normering terzake van broeikas veroorzakende gassen hadden moeten worden opgenomen.

Deze beroepsonderdelen van Milieudefensie e.a. zijn ongegrond.

#### C. Onderzoek naar de externe veiligheid

2.17. Stichting Vrienden van het Gein en [appellant sub 16] voeren aan dat meer vliegbewegingen leiden tot een toeneming van de risico's en dat bij de nieuwe berekeningen van de externe veiligheid een aantal aspecten ten onrechte niet is meegewogen.

2.17.1. Verweerder stelt dat het rekenmodel externe veiligheid gebruik maakt van statistisch bepaalde, gemiddelde kansen per vliegbeweging op grond van zich voorgedaan hebbende vliegtuigongevallen uit het verleden. Hierin zijn menselijke beoordelingsfouten meegenomen. In specifiek beleid en (internationale) regels gericht op de vliegveiligheid wordt voorts aandacht besteed aan de door appellanten genoemde omstandigheden. In dit verband wijst verweerder naar de regels zoals neergelegd in de Wet luchtvaart.

Geen grond bestaat voor het oordeel dat verweerder zich niet heeft kunnen baseren op de resultaten van de rekenmethode naar het extern veiligheidsrisico.

De Afdeling acht de beroepen van Stichting Vrienden van het Gein en [appellant sub 16] in zoverre ongegrond.

#### D. Onderzoek naar de gezondheidseffecten

2.18. Milieudefensie e.a., Stichting Vrienden van het Gein en [appellant sub 16] voeren aan dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar gezondheidseffecten als gevolg van het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol.

2.18.1. Verweerder heeft in het witte boekje, in hoofdstuk III, onder N4, een overzicht gegeven van de onderzoeken die zijn uitgevoerd naar de gezondheidseffecten als gevolg van het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol. De resultaten zijn weergegeven in het milieu-effectrapport "Wijziging geluidszones vierbanenstelsel (S4S2)". Er is geen vaste en consistente relatie gevonden tussen blootstelling aan de milieuverontreiniging van de luchthaven en de verschillende gezondheidseffecten zoals luchtwegaandoeningen, longfunctie en geboortegewicht. Wel bestaat een mogelijk verband met hinder en slaapstoornissen, aldus verweerder, doch het onderzoek naar slaapverstoring bij volwassenen is nog niet afgerond.

2.18.2. Uit het voorgaande volgt dat verweerder een aantal onderzoeken naar de gezondheidseffecten bij zijn besluitvorming heeft betrokken. Niet is aannemelijk gemaakt dat aan deze onderzoeken zodanige gebreken kleven dat deze niet aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Gelet op de duur van het slaapverstoringsonderzoek heeft verweerder, gelet op het belang van de besluitvorming inzake het W-besluit, kunnen besluiten niet op de resultaten van dit onderzoek te wachten. Dit beroepsonderdeel van Milieudefensie e.a., Stichting Vrienden van het Gein en [appellant sub 16] is ongegrond.

#### E. Onderzoek naar de cumulatie van geluid

2.19. [appellant sub 8] is met betrekking tot het W-besluit van mening dat de cumulatie van geluid vanwege vliegverkeer en geluid vanwege spoor- en wegverkeer ten onrechte niet bij de besluitvorming is betrokken.

2.19.1. Zoals de Afdeling eerder in de uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, heeft overwogen wijst een studie die in het kader van het Integraal Milieueffectrapport – dat aan het A-besluit ten grondslag ligt - is verricht naar de cumulatie van geluid van wegverkeer, luchtverkeer, industrie en spoorwegen, uit dat het luchtverkeer als geluidsbron in het onderzochte gebied rondom Schiphol dominant is. Aangezien de invloed van de uitkomsten van de cumulatieberekeningen op de volgorde van de varianten gering bleek, heeft deze cumulatie bij de verdere besluitvorming geen rol van betekenis meer gespeeld, zo is af te leiden uit het Integraal Milieueffectrapport.

Gelet op het voorgaande bestaat geen grond voor het oordeel dat verweerder de cumulatie van de verschillende soorten geluid niet voldoende in de besluitvorming heeft betrokken. In zoverre bestaat geen aanleiding om het bestreden besluit te vernietigen. Dit beroepsonderdeel van [appellant sub 8] is ongegrond.

#### 4. Beroepsonderdelen betreffende de afweging van de belangen

2.20. Milieudefensie e.a. betogen dat verweerder onvoldoende rekening heeft gehouden met de effecten van het in het aanwijzingsbesluit geregelde gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol op het milieu en de externe veiligheid. De noodzaak tot het nemen van het W-besluit is verder volgens hen onvoldoende aangetoond. Voorts zijn ten onrechte voor de situatie tot 2003 geen voorschriften gesteld inzake de parameters luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid.

2.20.1. In de overwegingen die tot het W-besluit hebben geleid, stelt verweerder dat de in het A-besluit opgenomen geluidszones op diverse plaatsen werden overschreden en op andere plaatsen niet volledig werden benut. Voorts kon binnen de in het A-besluit opgenomen zones de groei van het luchtverkeer onvoldoende worden opgevangen. In een door het kabinet aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal gezonden brief van 16 februari 1998 wordt dan ook gesteld dat voor het behoud van de positie van het luchtvaartterrein Schiphol ten opzichte van omringende luchthavens tot het jaar 2003 een minimale jaarlijkse groei van 5% nodig is. Bij een gelijke spreiding over vijf jaar leidt dit jaarlijks tot een beperkte groei van 20.000 vliegbewegingen. Een dergelijke omvang van de groei is aanzienlijk minder dan de jaarlijkse groei van de marktvraag, aldus verweerder.

De in het W-besluit voorziene toename van het gebruik leidt volgens verweerder tot een toename van de emissies van CO<sub>2</sub> en zwarte rook. Voorts is sprake van een achteruitgang van het leefmilieu wat betreft de parameter geur. De overige aspecten blijven gelijk of verbeteren zodat volgens verweerder sprake is van een beheerste en aanvaardbare situatie uit het oogpunt van milieu.

Verweerder overweegt voorts dat de externe risiconiveaus in de periode van het gebruik van het vierbanenstelsel hoger worden. Met ingebruikneming van de vijfde baan zal het risico weer afnemen tot onder het niveau van 1990. Met het oog op het voorziene tijdelijke en beperkte karakter van de toeneming van het risico is besloten geen extern veiligheidsbeleid voor de periode tot ingebruikneming van de vijfde baan op te nemen en de toeneming van het externe risico te aanvaarden. Gebleken is dat ondanks extra vluchten de risico's nog wel

stijgen, maar lager uitvallen dan verwacht, aldus verweerder. Dit heeft te maken met het gegeven dat het aandeel jongere vliegtuigen in de luchtvloot die een lagere ongevalsrisico hebben, sterk is toegenomen.

2.20.2. Uit het voorgaande volgt dat het bestreden besluit het luchtvaartterrein Schiphol de mogelijkheid biedt te groeien. Dit leidt ertoe dat de emissie van CO<sub>2</sub> en zwarte rook toeneemt en dat ook de geurhinder rondom het luchtvaartterrein toeneemt. Verder is onbestreden dat het besluit tot een toename van de externe veiligheidsrisico's leidt. De afweging van verweerder kan de Afdeling slechts marginaal toetsen. Geen grond bestaat voor het oordeel dat verweerder niet in redelijkheid de belangen zo heeft kunnen afwegen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat het geregelde gebruik van het vierbanenstelsel nog slechts voor een korte periode toepassing vindt.

Voorts heeft verweerder zich, gelet op bovenvermelde overwegingen, op het standpunt kunnen stellen dat voor het vierbanenstelsel tot 2003 geen normering voor luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid hoeft te worden vastgesteld. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de hoeveelheid luchtpassagiers, vracht en vliegbewegingen in het aanwijzingsbesluit zijn gelimiteerd, hetgeen enige mate van regulering dienaangaande met zich brengt.

Deze beroepsonderdelen van Milieudefensie e.a. zijn ongegrond.

## 5. Beroepsonderdelen met betrekking tot de geluidszonering

### A. De Ke-norm en de berekening daarvan

2.21. Milieudefensie e.a., [appellant sub 2] en de raad van de gemeente Oostzaan hebben bezwaar tegen het gebruik van de Ke-methode bij de geluidszonering.

Hiertoe voeren Milieudefensie e.a. en [appellant sub 2] aan dat de Ke-methode ten onrechte is gebaseerd op certificeringsgegevens in plaats van op werkelijk gemeten geluidsgegevens. Verder merken appellanten op dat door de zogeheten afkap-regeling in de Ke-berekening een groot deel van de vliegbewegingen buiten de geluidsberekeningen blijft.

2.21.1. Ingevolge artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a, van de Lvw, voor zover thans van belang, worden bij algemene maatregel van bestuur uniforme grenswaarden vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen voor luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van ten minste 6.000 kg, dan wel minder dan 6.000 kg maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft, dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

Ter uitvoering van deze bepaling is het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (verder: het BGGL) vastgesteld. Ingevolge artikel 1 van het BGGL wordt de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen op een bepaalde plaats vastgesteld in Kosteneenheden (Ke). Tevens is hierin de berekeningswijze van de Ke vastgelegd. De berekeningswijze wordt voorts nader gereguleerd in de Regeling Ke.

2.21.2. Uit het voorgaande volgt dat de beroepsgronden betreffende de toegepaste Ke-berekeningen slechts doel kunnen treffen voor zover sprake is van strijd met regelgeving van hogere orde. Hiervan kan sprake zijn, indien de resultaten van de berekeningen niet overeenkomen met de in artikel 25, eerste lid, van de Lvw voorgeschreven regel dat de geluidsbelasting, veroorzaakt door landende en stijgende luchtvaartuigen, dient te worden vastgesteld.

Uit de keuze voor de berekening van de geluidsbelasting door middel van de Ke-berekeningsmethode vloeit voort dat de veroorzaakte geluidsbelasting ter plaatse via een bepaald model en daarbij behorende formule wordt berekend. De Ke drukt in kwalitatieve termen de beoordeling door mensen van ten gevolge van vliegtuiggeluid ervaren hinder uit. Deze kan niet anders dan met behulp van modellen worden berekend.

De met deze modellen berekende geluidszonering dient hoofdzakelijk om het gebruik van het luchtvaartterrein te reguleren. Door het vaststellen van de geluidszones wordt een grens gesteld aan de door het gebruik van het luchtvaartterrein te veroorzaken geluidsbelasting en daardoor tevens aan het gebruik van het betrokken luchtvaartterrein. Doel van de in de desbetreffende berekeningsvoorschriften opgenomen modellen is dan ook op reproduceerbare wijze de geluidsbelasting te kunnen bepalen.

Naar hun aard zijn modellen niet meer dan een benadering van de werkelijkheid. Indien de berekeningen op basis van een model evenwel te zeer afwijken van de werkelijkheid, tast dat de validiteit van het model aan. Indien een model niet voldoende realistisch de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen berekent, is het enkele gebruik ervan niet toereikend om aan het bepaalde bij artikel 25, eerste lid, van de Lvw te voldoen. Het

bovenstaande brengt met zich dat de hieronder te bespreken beroepsgronden inzake de berekeningswijze van de Ke gezien moeten worden in het licht van de vraag of verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het gebruikte model voldoende realistisch de geluidsbelasting ten gevolge van landende en opstijgende vliegtuigen berekent.

2.21.3. Zoals de Afdeling eerder in de uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, heeft overwogen wordt bij de berekening van de geluidsbelasting in Ke uitgegaan van certificeringsgegevens. Deze gegevens zijn door de fabrikant verstrekt en worden verkregen bij metingen van geluidsniveaus in (ideaaltypische) testsituaties. Het zijn geen werkelijk ter plaatse gemeten geluidsniveaus. Het BGGL en de Lvw laten de ruimte dat de bij de berekening van het maximale geluidsniveau gebruikte gegevens niet afkomstig zijn van een ter plaatse gemeten geluidsniveau doch bestaan uit certificeringsgegevens. Voorts is de Afdeling van oordeel dat de berekening met certificeringsgegevens, alhoewel een vereenvoudiging van de werkelijkheid, alleen al vanwege het toekomstige en vergelijkende karakter van de betrokken berekeningen en gebruikte modellen niet onaanvaardbaar is. Niet aannemelijk is gemaakt dat verweerder ten tijde van het nemen van het bestreden besluit over zodanige aanwijzingen beschikte dat hij de certificeringsgegevens in het algemeen niet representatief kon achten voor de door landende en opstijgende luchtvaartuigen veroorzaakte geluidsbelasting en dat zij in die zin de validiteit van het model aantastten.

2.21.4. Niet in geding is dat de vastgestelde 35 Ke-geluidszone is berekend met gebruikmaking van de zogeheten 65 dB(A) afkap. Deze afkap houdt in dat indien de geluidsbelasting in een netwerkpunt op een bepaald moment 65 dB(A) of minder bedraagt, deze geluidshoeveelheid niet wordt meegerekend bij het bepalen van de hoeveelheid Ke ter plaatse.

Zoals de Afdeling eerder in haar uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, heeft overwogen, beïnvloedt het gebruik van de 65 dB(A) afkap de uitkomst van de Ke-berekeningen steeds meer. De Afdeling heeft in die uitspraak dan ook vastgesteld dat, gelet op de steeds afnemende geluidsproductie door vliegtuigen, de validiteit van het gebruikte model steeds verder onder druk komt te staan. Mitsdien zal er een moment komen dat door het gebruik van een dergelijke afkap het model niet meer valide is en in die zin in strijd zal zijn met artikel 25, eerste lid, van de Lvw.

Bij de beantwoording van de vraag in hoeverre het gebruik van de 65 dB(A) afkap onrechtmatig is, heeft de Afdeling in voornoemde uitspraak ook de voorbereidende besluitvorming betrokken. Bij de voorbereiding van de in het kader van het aanwijzingsbesluit uitgebrachte stukken, de verschillende milieu-effectrapporten en de pkb Schiphol is van dezelfde aannamen en uitgangspunten uitgegaan. De in het aanwijzingsbesluit gemaakte keuzen en toegepaste berekeningswijzen en -gegevens kunnen dan ook niet los van deze voorbereidende besluitvorming worden gezien.

De Afdeling stelt dienaangaande vast dat verweerder in de gehele voorbereidende besluitvorming de Ke met de 65 dB(A) afkap heeft berekend. Niet aannemelijk is geworden dat reeds bij het begin van deze besluitvormingsketen evident was dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het gebruikte model zozeer aantastte dat de Ke-zones niet met toepassing van de 65 dB(A) afkap mochten worden berekend. Verder stelt de Afdeling vast dat in de voorbereidende fase, hoofdzakelijk in de pkb Schiphol, bepaalde beleidsmatige uitgangspunten voor het aanwijzingsbesluit zijn vastgelegd. Deze uitgangspunten zijn geformuleerd op basis van formules waarin deze afkap is opgenomen. Zo is bij de bepaling van het maximale aantal woningen dat zich binnen de 35 Ke-zone mag bevinden, rekening gehouden met deze afkap.

Alhoewel de Afdeling aanknopingspunten heeft voor de veronderstelling dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap thans de validiteit van het model is gaan aantasten, is de Afdeling, gelet op het voorgaande, van oordeel dat verweerder in het kader van de onderhavige beslissingen op bezwaar de afkap van 65 dB(A) nog had mogen toepassen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat het gebruik van de Ke-norm als normstelling voor het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol zal ophouden te bestaan. Het bestreden besluit heeft alleen betrekking op het gebruik van het vierbanenstelsel tot aan de ingebruikneming van de vijfde baan, zodat de daarbij vastgestelde geluidszone geldt voor een relatief korte periode.

De beroepen van Milieudefensie e.a., [appellant sub 2] en de raad van de gemeente Oostzaan zijn in zoverre ongegrond.

#### B. De ligging van de zones

2.22. [appellant sub 2] voert aan dat bij de berekening van de geluidszones ten onrechte geen rekening is gehouden met de verschuiving van de baandrempel van de Aalsmeerbaan.

2.22.1. Verweerder overweegt dat geen sprake is van verschuiving van de baandrempel bij landingen. Wel wordt bij gelijktijdig gebruik van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan, die gekruist wordt, vanaf de Aalsmeerbaan gestart vanaf een zogeheten intersectie in plaats van vanaf het begin van de baan. Dit is niet in de berekeningen

van de geluidszone meegenomen.

2.22.2. De Afdeling overweegt dat het bij de berekening van de geluidszone niet meenemen van deze maatregel niet zorgvuldig is. De Afdeling ziet evenwel geen aanleiding op die grond tot vernietiging van het bestreden besluit over te gaan, nu niet aannemelijk is gemaakt dat berekening van de zone met deze gegevens tot een andere zone ter plaatse zal leiden. Daarbij neemt zij nog in aanmerking dat de betrokken zone slechts geldt voor het gebruik van het vierbanenstelsel en derhalve voor een korte periode. Het beroep van [appellant sub 2] is in zoverre ongegrond.

2.23. De raad van de gemeente Lisse heeft bezwaar tegen de toeneming van het aantal woningen dat in deze gemeente binnen de 20 Ke-contour en de 20 dB(A)-contour ligt.

2.23.1. Verweerder overweegt dat de in geding zijnde toeneming een gevolg is van de in het W-besluit opgenomen verschuiving van de Ke-zone en LAeq-geluidszone. De gemeente Lisse komt hiermee evenwel niet te liggen binnen de zones behorend bij de wettelijke grenswaarden van 35 Ke en 26 dB(A). Een deel van de bebouwing in Lisse ligt binnen de 20 Ke-contour en de 20 dB(A)-contour.

Voorts is volgens verweerder van belang dat blijkens de stukken ten gevolge van de evengenoemde verschuiving als geheel minder woningen binnen de zones behorend bij de wettelijke grenswaarden komen te liggen. Ook is gebleken dat het totaal aantal woningen gelegen binnen de 20 dB(A)-contour vanwege de verschuiving zal afnemen en dat het totaal aantal woningen gelegen binnen de 20 Ke-contour relatief slechts beperkt zal toenemen.

2.23.2. De raad van de gemeente Lisse heeft de in overweging 2.23.1. omschreven feiten en omstandigheden, zoals door verweerder gesteld, niet bestreden. Gelet op deze feiten en omstandigheden ziet de Afdeling in de toeneming van het aantal woningen in Lisse binnen de 20 Ke-contour en de 20 dB(A)-contour geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder niet in redelijkheid tot het bestreden besluit heeft kunnen komen. Op dit punt bestaat derhalve geen aanleiding de beslissing op bezwaar inzake het W-besluit te vernietigen, zodat dit beroepsonderdeel van de raad van de gemeente Lisse ongegrond is.

2.24. De raad van de gemeente Oostzaan betoogt dat de validering van de berekende geluidswaarden door de in de meetpunten rondom het luchtvaartterrein Schiphol geregistreerde geluidswaarden, ten onrechte niet heeft plaatsgevonden.

2.24.1. Ingevolge artikel 18 van het A-besluit is de exploitant verplicht ten genoegen van verweerder:

- a. een stelsel van meetpunten te installeren ter bepaling van de geluidsniveaus op de grond in de omgeving van het luchtvaartterrein;
- b. ervoor zorg te dragen dat het onder a genoemde stelsel in goede staat van onderhoud verkeert.

Ter uitvoering van deze opdracht heeft de exploitant gekozen voor het NOMOS-systeem. De gemeten geluidswaarden worden geregistreerd. Dat dit systeem onvoldoende de uitvoering van artikel 18 waarborgt, is niet gebleken. Voor zover appellant betoogt dat verweerder onvoldoende gebruik maakt van de geregistreerde waarden en validering van de gegevens heeft nagelaten, stelt de Afdeling vast dat dat een vorm van uitvoering is die thans niet ter beoordeling staat.

In zoverre bestaat geen aanleiding het bestreden besluit te vernietigen. Het beroep van de raad van de gemeente Oostzaan is in zoverre ongegrond.

#### C. De aan- en uitvliegroutes

2.25. De raad van de gemeente Uithoorn, [appellant sub 11], [appellant sub 8], [appellant sub 4], [appellant sub 12] en de raad van de gemeente Lisse voeren aan dat de aan het W-besluit ten grondslag liggende aan- en uitvliegroutes ten onrechte ten opzichte van het A-besluit zijn gewijzigd.

De raad van de gemeente Uithoorn en [appellant sub 11] hebben bezwaar tegen het wijzigen van de routes Arnem en Andik, omdat dit de inwoners van Uithoorn, waaronder [appellant sub 11], geen vermindering van geluidhinder brengt. De raad van de gemeente Lisse betoogt dat verandering van de routes tot meer overlast in Sassenheim en Lisse leidt. [appellant sub 8] stelt zich op het standpunt dat de wijziging van de route Spijkerboor tot meer overlast leidt en strijdig is met het bestemmingsplan voor haar woonwijk "Graan voor Visch". [appellant sub 4] betoogt dat de vliegroutes in de omgeving van Hilversum veel geluidsoverlast veroorzaken. [appellant sub 12] betogen dat de vliegroutes veel geluidhinder geven doordat vliegtuigen niet over het Amsterdamse Bos kunnen vliegen aangezien daar sprake is van een zogeheten cone of silence van de radar.

2.25.1. Verweerder stelt dat de aan- en uitvliegroutes wat betreft situering niet afwijken van de zogeheten luchtverkeersroutes die in het kader van de Wet luchtvaart en het Luchtverkeersreglement in de Regeling Procedures zijn vastgesteld. De Afdeling leidt hieruit af dat de aan- en uitvliegroutes niet in het A-besluit en het W-besluit worden vastgesteld. In het kader van het beroep tegen deze besluiten kan de ligging van deze routes slechts aan de orde komen voor zover deze als invoergegeven worden toegepast bij de bepaling van de omvang en ligging van de geluidszone en de vaststelling van de tolerantiegebieden.

De ligging van de aan- en uitvliegroutes wordt onder meer bepaald door de positie van de desbetreffende bakens en de radar in het Amsterdamse Bos. Bij de vaststelling van deze routes is volgens verweerder uit een oogpunt van veiligheid en vermijdbare hinder de bestaande bebouwing zoveel mogelijk vermeden. Geen grond bestaat voor het oordeel dat verweerder deze routes in het kader van de besluitvorming omtrent het aanwijzingsbesluit niet als uitgangspunt mocht nemen. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat appellanten niet aannemelijk hebben gemaakt dat verweerder van andere, uit een oogpunt van geluidhinder en andere milieu-aspecten gunstiger, aan- en uitvliegroutes heeft kunnen uitgaan, die wat betreft luchtverkeersbeveiligings- en vliegtechnische aspecten even aanvaardbaar zijn. Ten slotte is met betrekking tot de route Spijkerboor niet aannemelijk gemaakt dat het bestemmingsplan voor de woonwijk "Graan voor Visch" het gebruik van deze route ten aanzien van het aanwijzingsbesluit in de weg staat.

Gelet op het hiervoor overwogene acht de Afdeling niet onredelijk dat verweerder in het kader van de besluitvorming omtrent het aanwijzingsbesluit de luchtverkeersroutes als aan- en uitvliegroutes ten grondslag heeft gelegd aan de berekeningen van de Ke- en LAeq-zones, zoals die zijn neergelegd in dit besluit. Zij ziet in zoverre dan ook geen aanleiding het bestreden besluit te vernietigen. De beroepen van de raad van de gemeente Uithoorn, de raad van de gemeente Lisse, [appellant sub 4], [appellant sub 11], [appellant sub 12] en [appellant sub 8] zijn in zoverre ongegrond.

#### 6. Bebouwingsmogelijkheden binnen de externe veiligheidszones

2.26. Chipshol Holding e.a. voeren aan dat ten onrechte zonder nadere afweging bebouwingsmogelijkheden van gronden gelegen binnen de externe veiligheidszones teniet zijn gedaan.

2.26.1. Verweerder stelt in zijn verweerschrift dat van rechtstreekse werking van het bestreden besluit op de mogelijkheid gronden te ontwikkelen binnen de externe veiligheidszones geen sprake is. De pkb Schiphol bevat voor het vierbanenstelsel geen beleid voor de parameter externe veiligheid. Wel van belang is het vrijwaringsbeleid, zoals opgenomen in de pkb Schiphol. Volgens dit beleid mogen in beginsel geen nieuwe woningen of andere milieugevoelige bestemmingen worden gerealiseerd voor zover niet reeds vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen.

2.26.2. De Afdeling heeft hiervoor reeds overwogen dat verweerder het opnemen van beleid inzake externe veiligheid voor het vierbanenstelsel in het A-besluit en het W-besluit tot en met 2002 achterwege heeft kunnen laten. In zoverre staan deze besluiten bouwmogelijkheden niet in de weg. Dit beroepsonderdeel van Chipshol Holding e.a. is ongegrond.

#### 7. Beroepsonderdelen betreffende onderdelen van het aanwijzingsbesluit

##### A. Gebruik Schiphol-oostbaan (baan 04/22)

2.27. Milieudefensie e.a. voeren aan dat de zogeheten Schiphol-oostbaan thans meer gebruikt wordt dan tussen de N.V. Luchthaven Schiphol en de gemeente Amsterdam is overeengekomen. Daarbij wijzen zij erop dat de geluidszone voor deze baan in het W-besluit groter is dan de in het A-besluit opgenomen zone. Verder vinden zij het misleidend dat deze baan niet meetelt in de benaming van het banenstelsel.

2.27.1. Verweerder wijst erop dat in het A-besluit noch het W-besluit een gebruikspercentage ten behoeve van de Schiphol-oostbaan is opgenomen. Het gebruik van deze baan wordt op basis van de vastgestelde geluidszones bepaald, welke geluidszones ook worden beïnvloed door andere banen, aldus verweerder.

2.27.2. Het A-besluit noch het W-besluit bevat bepalingen ten aanzien van het gebruikspercentage van banen. Het gebruik van de banen wordt beperkt door de geluidszones die rond het luchtvaartterrein gelden. Verweerder heeft in redelijkheid voor de Schiphol-oostbaan geen beperking van het gebruikspercentage in het aanwijzingsbesluit behoeven op te nemen. Het gebruik wordt voldoende gereguleerd door de geluidszones. De geluidszone ter plaatse wordt voorts niet slechts bepaald door het gebruik van deze baan doch ook door het gebruik van andere banen, in het bijzonder de Buitenveldertbaan. Het gebruik van deze baan in oostelijke richting is grotendeels bepalend voor de ligging en omvang van de geluidszones ter plaatse. Wat betreft de uitstulping ter plaatse welke in het bijzonder ziet op verkeer van en naar de Schiphol-oostbaan, is de wijziging ten opzichte van het A-besluit zeer beperkt.

Verweerder is voorts niet betrokken bij de overeenkomst tussen de N.V. Luchthaven Schiphol en de gemeente Amsterdam en kan derhalve uit dien hoofde niet worden gehouden het door appellanten genoemde gebruikspercentage van 2 in het aanwijzingsbesluit op te nemen.

Wat betreft de door appellanten bedoelde naamgeving van het besluit stelt de Afdeling vast dat in artikel 11 van het A-besluit vijf banen zijn vermeld. Het besluit is daarmee voldoende duidelijk. Dat, gelet op het ondergeschikte belang van de Schiphol-oostbaan, deze baan niet is meegeteld in de benaming van het banenstelsel, acht de Afdeling, mede gelet op de vrijheid van verweerder bij de keuze voor een naam, onbegrijpelijk noch onredelijk.

Het beroep inzake de Schiphol-oostbaan is ongegrond.

B. Maximering aantal passagiers, hoeveelheid vracht, aantal vliegbewegingen en aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone

2.28. [appellant sub 2] en de naamloze vennootschap "Martinair Holland N.V." (verder: Martinair) voeren beroepsgronden aan tegen het aantal vliegbewegingen. Volgens [appellant sub 2] is niet duidelijk waarop dat aantal vliegbewegingen is gebaseerd. Voorts is hem niet duidelijk of de beperking tot 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht ook na 2002 geldt. Martinair acht het niet nodig in het besluit limieten voor het aantal vliegbewegingen en het aantal geluidsbelaste woningen op te nemen.

2.28.1. Verweerder stelt zich op het standpunt dat de Lvw zich niet verzet tegen het in de aanwijzing opnemen van verschillende gegevens om overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Voorts kan met het noemen van aantallen vliegbewegingen een selectieve groei worden bewerkstelligd.

2.28.2. Ingevolge artikel 2, tweede en derde lid, van het A-besluit worden het aantal luchtpassagiers en de hoeveelheid afgehandelde vracht op het luchtvaartterrein per gebruiksplanjaar beperkt tot 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht. Aan dit artikel is bij het W-besluit een vierde lid toegevoegd dat aldus luidt: "Op het luchtvaartterrein worden in het jaar 2000 niet meer dan 420.000 vliegtuigbewegingen, in het jaar 2001 niet meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen en in het jaar 2002 niet meer dan 460.000 vliegtuigbewegingen toegelaten met burgervliegtuigen ten behoeve van het geregeld luchtvervoer en ten behoeve van het ongeregeld luchtvervoer waaronder niet zijn begrepen taxivluchten, fotovluchten, rondvluchten, zakenvluchten, privévluchten, lesvluchten, testvluchten en heliportervluchten."

Voorts is bij het W-besluit artikel 13a toegevoegd dat bepaalt dat de exploitant ertoe is gehouden dat tijdens de gebruiksplanjaren 2001 en 2002 jaarlijks niet meer dan 12.000 woningen binnen de 35 Ke-geluidszone een geluidsbelasting ondervinden van 35 Ke of meer.

2.28.3. Ingevolge artikel 24, derde lid, van de Lvw worden in de aanwijzing van het luchtvaartterrein in ieder geval voorschriften gesteld om te voorkomen dat buiten de geluidszones, bedoeld in artikel 25a, een hogere geluidsbelasting dan de vastgestelde grenswaarde optreedt. Deze kunnen beperkingen inhouden ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein.

De Lvw verzet zich niet tegen het in het aanwijzingsbesluit opnemen van een maximaal aantal passagiers, vracht, vliegbewegingen dan wel binnen de 35 Ke-geluidszone gelegen woningen. Geen grond bestaat voor het oordeel dat verweerder in een aanwijzingsbesluit niet, naast de wettelijk vereiste geluidszone, dergelijke aantallen heeft kunnen opnemen.

Blijkens de toelichting bij het W-besluit vinden de evengenoemde aantallen vliegbewegingen hun basis in de brieven aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 16 februari 1998 en 6 maart 1998, waarin het kabinetsstandpunt inzake de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol tot 2003 uiteen is gezet. Deze brieven zijn op dit punt gebaseerd op het door de Commissie In 't Veld uitgebrachte rapport. Dit in aanmerking genomen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat onduidelijk is waarop de in het geding zijnde aantallen vliegbewegingen zijn gebaseerd en dat verweerder deze aantallen niet in redelijkheid in het aanwijzingsbesluit heeft kunnen opnemen.

De opgenomen aantallen passagiers en hoeveelheid vracht, die gelden zolang het aanwijzingsbesluit geldt, alsmede het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour, dat slechts voor 2001 en 2002 geldt, zijn ontleend aan de pkb Schiphol. Niet is aannemelijk gemaakt dat hierdoor onevenredige beperkingen voor het luchtverkeer en de ontwikkeling van de luchthaven ontstaan.

De beroepen van [appellant sub 2] en Martinair zijn in zoverre ongegrond.

8. Beroepsonderdelen betreffende de tolerantiegebieden en de handhaving



2.29. Milieudefensie e.a. voeren aan dat ten onrechte geen tolerantiegebieden voor aanvliegroutes zijn vastgesteld. Zij stellen dat zich sinds de uitspraak van de Afdeling van 8 augustus 2000, nos. 199901201/1 en 200002212/1, relevante ontwikkelingen hebben voorgedaan die ten onrechte niet zijn meegenomen. Zij wijzen erop dat in het kader van het nieuwe normenstelsel voor het vijfbanenstelsel een andere methode voor meten, berekenen en handhaven van geluid wordt voorgestaan met als onderdeel een systeem van nauwkeurig vastgelegde aan- en uitvliegroutes.

2.29.1. In het bestreden besluit stelt verweerder zich op het standpunt dat zich sedert de uitspraak van 8 augustus 2000, nos. 199901201/1 en 200002212/1, geen ontwikkelingen hebben voorgedaan die voor hem wel aanleiding zouden zijn tot het vaststellen van tolerantiegebieden voor de aanvliegroutes.

2.29.2. De Afdeling ziet in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor een ander oordeel dan verwoord in haar uitspraak van 8 augustus 2000. Niet is aannemelijk gemaakt dat het ten tijde van het nemen van het bestreden besluit wel mogelijk zou zijn geweest tolerantiegebieden voor aanvliegroutes vast te stellen. Daarbij komt dat de door appellanten bedoelde andere methode blijkens hetgeen verweerder in het verweerschrift heeft betoogd, slechts in het kader van het nieuwe normenstelsel voor het vijfbanenstelsel kan worden toegepast. Het beroep van Milieudefensie e.a. is in zoverre ongegrond.

2.30. [appellant sub 8] komt op tegen het bij het W-besluit opschuiven van de noordelijke tolerantiegrens van de Spijkerboorroute 24, waardoor aaneengesloten bebouwing in Hoofddorp onder het tolerantiegebied komt te liggen. Milieudefensie e.a. achten de verruiming van enkele tolerantiegebieden bij het W-besluit onvoldoende gemotiveerd.

2.30.1. Blijkens het bestreden besluit is het streven erop gericht dat vliegtuigen nog beter bij het oorspronkelijke nominale pad van de route vliegen en daarmee zoveel mogelijk de geluidsoverlast beperken. Hiertoe zijn in het W-besluit enkele instructies aan de vliegers gewijzigd.

Wat betreft het tolerantiegebied van de Spijkerboorroute 24 blijkt dat de verruiming het gevolg is van het enigszins naar het zuiden verleggen van het draaipunt van deze route aangezien de desbetreffende bocht moeilijk te vliegen was. De Afdeling is van oordeel dat de verruiming hiermee voldoende is verklaard. Niet gebleken is dat de andere aanpassingen van de tolerantiegebieden onvoldoende zijn gemotiveerd. Deze beroepsonderdelen zijn ongegrond.

2.31. [appellant sub 8] voert voorts aan dat de grenzen van de tolerantiegebieden niet goed worden gehandhaafd. Ook andere omstandigheden dan veiligheid leiden er in de praktijk toe dat de grenzen worden overschreden. Met name geldt dit in geval van drukte.

Martinair stelt zich op het standpunt dat met het bestreden besluit onvoldoende duidelijk is op welke wijze de geluidszones kunnen worden gehandhaafd. Handhaving dient genuanceerd plaats te vinden nu aan de rekenmodellen voor een eventuele overschrijding van de zones onzekerheden en onnauwkeurigheden ten grondslag liggen. Handhaving is bovendien geen automatisme. Handhavingsmaatregelen ten gevolge van een overschrijding van de geluidszone kunnen Martinair, gelet op het in het A-besluit en het W-besluit neergelegde systeem, zonder dat zij daar debet aan is, treffen.

2.31.1. In artikel 15, eerste lid, van het A-besluit is bepaald dat de gezagvoerder de aan hem door de luchtverkeersleidingsdienst opgedragen standaard-instrument-vertrekprocedure uitvoert binnen het voor die standaard-instrument-vertrekprocedure vastgestelde tolerantiegebied, opgenomen in bijlage F, behorende bij het besluit. Ingevolge het bepaalde in het tweede lid van genoemd artikel mag van het in het eerste lid bepaalde niet worden afgeweken, tenzij daartoe opdracht is gegeven door de luchtverkeersleidingsdienst.

Luchtvaartuigen mogen zich niet buiten de in het A-besluit opgenomen tolerantiegebieden bevinden. Indien dit wel het geval is, kunnen handhavingsmaatregelen worden getroffen. Indien daartoe opdracht wordt gegeven door de luchtverkeersleidingsdienst kan van de tolerantiegebieden worden afgeweken.

2.31.2. Verweerder is van mening dat de exploitant van de luchthaven zal trachten om, tegen de achtergrond van een vastgesteld gebruiksplan, de geluidszones zo optimaal mogelijk te benutten. Overschrijding zal hij met alle mogelijke maatregelen dienen te voorkomen. Door het aantal uitgegeven slots kan het verkeersvolume beter beheerst worden. De wijze waarop handhavingsberekeningen tot stand komen, is volgens verweerder inzichtelijk.

2.31.3. De Afdeling stelt voorop dat voor zover de hiervoor weergegeven beroepsgronden zich richten tegen het al dan niet treffen van handhavingsmaatregelen daartegen afzonderlijk bezwaar en beroep openstaat. Deze beroepsgronden kunnen derhalve niet worden ingebracht tegen de aanwijzing van het luchtvaartterrein.

Voor zover appellanten van mening zijn dat met het A-besluit en het W-besluit in een onvoldoende kader voor het treffen van handhavingsmaatregelen is voorzien, overweegt de Afdeling dat zowel de Lvw als het

aanwijzingsbesluit voorziet in handhavingsmogelijkheden. Niet is gebleken dat de mogelijkheden die verweerder ter beschikking staan om tot handhaving over te gaan, onvoldoende zijn. Evenmin is gebleken dat de middelen die gehanteerd worden om tot handhaving over te gaan onvoldoende functioneren dan wel onvoldoende nauwkeurig zijn. Handhavingsbeslissingen zullen gemotiveerd moeten zijn. In zoverre de beslissingen zich richten tot de exploitant van de luchthaven zal met de belangen van de gebruikers van de luchthaven daarbij rekening moeten worden gehouden.

De beroepen van [appellant sub 8] en Martinair zijn in zoverre ongegrond.

2.32. [appellant sub 2] is van mening dat op de overschrijding van de geluidszones in 2000 had moeten worden gereageerd met het sluiten van een baan in plaats van het opleggen van een dwangsom.

De raad van de gemeente Lisse kan zich niet verenigen met het opheffen van een snelheidsrestrictie op een vliegroute, aangezien dit leidt tot meer geluidhinder voor de inwoners van Lisse.

2.32.1. De Afdeling overweegt dat in deze procedure alleen ter beoordeling staan de beslissingen op bezwaar inzake het A-besluit en het W-besluit. Een beslissing tot handhaving van geluidszones dan wel tot opheffing van een snelheidsrestrictie kan derhalve thans niet aan de orde komen. Reeds hierom zijn deze beroepsonderdelen van [appellant sub 2] en de raad van de gemeente Lisse ongegrond.

## 9. Beroep betreffende de woonboten

2.33. De vereniging "Belangenvereniging Drijvend Zwanenburg" (verder: Drijvend Zwanenburg) betoogt dat, ondanks de door verweerder vastgestelde beleidsregel, onvoldoende zekerheid bestaat over vervangende, gelijkwaardige ligplaatsen.

2.33.1. Bij het bestreden besluit heeft verweerder, voor zover thans van belang, de bezwaren die betrekking hebben op het ontbreken van een regeling voor woonschepen gelegen binnen de 40 Ke-contour, gegrond verklaard. Hieraan heeft verweerder blijkens deel II, onder C, van het witte boekje ten grondslag gelegd dat de "Beleidsregel verplaatsing en aankoop van woonschepen in verband met de uitbreiding van Schiphol" (verder: de beleidsregel) in werking is getreden op 30 september 2000. Met deze regeling bestaat, aldus verweerder, duidelijkheid over de situatie van de woonboten na realisering van het vijfbanenstelsel in 2003.

2.33.2. De Afdeling overweegt dat de betrokken woonboten eerst binnen de 40 Ke-contour komen te liggen indien de vijfde baan in gebruik wordt genomen. Het bezwaar van Drijvend Zwanenburg heeft derhalve geen betrekking op het vierbanenstelsel en de regeling daarvan in het A- of W-besluit. Toch heeft verweerder deze bezwaren in de in geding zijnde beslissing op bezwaar behandeld.

Aangezien de bezwaren omtrent de woonboten op zichzelf staan en van de overige bezwaren te scheiden zijn, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder deze bezwaren thans niet in aanmerking heeft kunnen nemen. De Afdeling overweegt dienaangaande dat de beleidsregel voorziet in verplaatsing of aankoop van woonboten die zijn gelegen binnen de 40 Ke-contour dan wel binnen de veiligheidszone in enge zin, behorende bij het vijfbanenstelsel. Dat nog geen zicht is op concrete vervangende ligplaatsen betreft evenwel de uitvoering van de beleidsregel en mede nu de beleidsregel voorziet in aankoop indien verplaatsing niet mogelijk of wenselijk is, is de Afdeling van oordeel dat de beleidsregel in voldoende waarborgen ter zake voorziet. Het beroep van Drijvend Zwanenburg is ongegrond.

## 10. Beroepsonderdelen betreffende de schaderegeling

2.34. [appellant sub 2] voert aan dat het indienen van claims bij het Schadeschap Luchthaven Schiphol terzake van te lijden schade niet mogelijk is zolang de aanwijzing van het luchtvaartterrein niet onherroepelijk is. [appellant sub 8] voert aan dat de schaderegeling ontoereikend is nu de afhandeling van immateriële schadeclaims door het schadeschap niet is gegarandeerd.

2.34.1. Verweerder is onder verwijzing naar hetgeen de Afdeling in haar uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, heeft bepaald, van mening dat de van toepassing zijnde regelingen toereikend zijn. Schadeclaims kunnen worden ingediend bij het Schadeschap Luchthaven Schiphol.

2.34.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in haar uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309, is niet gebleken van een ontoereikende schaderegeling. Daarbij overweegt de Afdeling nog dat de Regeling Nadeelcompensatie Rijkswaterstaat (1999) in een voorschotregeling voorziet en dat het schadebegrip ingevolge deze regeling niet is beperkt tot materiële schade.

De beroepsonderdelen inzake de schaderegeling zijn ongegrond.

11. Strijd met het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (verder: het EVRM)

2.35. Milieudefensie e.a. voeren aan dat het bestreden besluit in strijd is met de artikelen 8 en 13 van het EVRM. Hetgeen in het aanwijzingsbesluit wordt toegestaan, maakt volgens hen inbreuk op de rechten inzake privacy en gezinsleven.

2.35.1. Ingevolge artikel 8, eerste lid, van het EVRM heeft een ieder recht op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Ingevolge het tweede lid is geen inmenging van enig openbaar gezag toegestaan in de uitoefening van dit recht, dan voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving noodzakelijk is in het belang van de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of het economisch welzijn van het land, het voorkomen van wanordelijkheden en strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen.

Ingevolge artikel 13 van het EVRM heeft een ieder wiens rechten en vrijheden die in dit Verdrag zijn vermeld, zijn geschonden recht op een daadwerkelijk rechtsmiddel voor een nationale instantie, ook indien deze schending is begaan door personen in de uitoefening van hun ambtelijke functie.

2.35.2. Vaste jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens is dat ter voldoening aan het bepaalde in artikel 8 van het EVRM een "fair balance" tussen individueel en algemeen belang is vereist. Mede gelet op voorgaande overwegingen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat daarvan ten aanzien van het bestreden besluit geen sprake is. Hierbij neemt zij nog in aanmerking dat verschillende onderzoeken naar effecten van het aanwijzingsbesluit hebben plaatsgevonden en door verweerder bij zijn besluitvorming zijn betrokken. Deze hebben geleid tot beperking van het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol.

Wat betreft de mogelijkheden van een rechterlijke toetsing als bedoeld in artikel 13 van het EVRM ziet de Afdeling niet in dat deze ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol te beperkt zijn. Het in het aanwijzingsbesluit gereguleerde gebruik van het luchtvaartterrein Schiphol kan immers door de administratieve rechter beoordeeld worden, zoals blijkt uit de onderhavige procedure.

Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat zich hier geen schending van de artikelen 8 en 13 van het EVRM voordoet. Het beroep is in zoverre ongegrond.

## 12. Conclusie

2.36. Uit het voorgaande volgt dat de pkb Schiphol vanaf 2003 vereist dat sprake is van stand-still ten opzichte van 1990 voor de parameters lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid. Vast staat dat het bestreden besluit geen regeling kent om bij gebruikmaking van het vierbanenstelsel aan deze eis te voldoen, zodat dit besluit vanaf 2003 niet in overeenstemming is met de pkb Schiphol. Gelet hierop komen de beslissingen op bezwaar in zoverre voor vernietiging in aanmerking en ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Awb zelf in de zaak te voorzien door in het A-besluit een expiratiedatum op te nemen van 1 april 2003.

De beroepen van Milieudefensie e.a., [appellant sub 4], Stichting Vrienden van het Gein", Chipshol Holding e.a., [appellant sub 12] en [appellant sub 16] zijn in zoverre gegrond. De beroepen voor het overige en die van de overige appellanten zijn, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

## 13. Proceskostenveroordeling

2.37. Ten aanzien van Milieudefensie e.a., Chipshol Holding e.a. en [appellant sub 12] dient verweerder op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld. Wat betreft de kosten van rechtsbijstand zal de Afdeling hierbij, gelet op de zwaarte van de zaak en de duur van de procedure, wegingsfactor 2 zoals bedoeld in de bijlage genoemd in artikel 2, eerste lid, aanhef en onder a, van het Besluit proceskosten bestuursrecht toepassen.

Ten aanzien van [appellant sub 4], Stichting Vrienden van het Gein en [appellant sub 16] is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

Ten aanzien van de overige appellanten bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

## 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van burgemeester en wethouders van Castricum niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van Milieudefensie e.a., [appellant sub 4], Stichting Vrienden van het Gein, Chipshol Holding e.a., [appellant sub 12] en [appellant sub 16] gedeeltelijk gegrond;

III. vernietigt het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 mei 2001, no. DGRLD/DLB/L 01.420627, voor zover:

a. het betreft de beslissing over de bezwaren ingediend

door de appellanten die zijn vermeld in de bij deze uitspraak

behorende, gewaarmerkte lijst;

b. het aanwijzingsbesluit niet in overeenstemming is met een van

kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de WRO;

IV. verklaart de onder III.a. genoemde bezwaren niet-ontvankelijk;

V. bepaalt dat paragraaf 3 van het A-besluit, zoals gewijzigd bij het W-besluit, op 1 april 2003 vervalt;

VI. bepaalt dat het gestelde onder IV. en V. van deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit voor zover dit is vernietigd;

VII. verklaart de beroepen van Milieudefensie e.a., [appellant sub 4], Stichting Vrienden van het Gein, Chipshol Holding e.a., [appellant sub 12] en [appellant sub 16] voor het overige en de beroepen van de overige appellanten geheel ongegrond;

VIII. veroordeelt de Minister van Verkeer en Waterstaat in de door Milieudefensie e.a., Chipshol Holding e.a. en [appellant sub 12] in verband met de behandeling van de beroepen gemaakte proceskosten tot een bedrag van € 3.252,40; het bedrag dient als volgt door de Staat der Nederlanden te worden betaald:

a. aan Milieudefensie e.a. een bedrag van € 1.320,40, waarvan

een gedeelte groot € 1.288,00 is toe te rekenen aan door een

derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

b. aan Chipshol Holding e.a. een bedrag van € 644,00, dat

geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig

verleende rechtsbijstand;

c. aan [appellant sub 12] een bedrag van € 1.288,00, dat geheel

is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende

rechtsbijstand;

IX. gelast dat de Staat der Nederlanden aan Milieudefensie e.a., [appellant sub 4], Stichting Vrienden van het Gein, Chipshol Holding e.a., [appellant sub 12] en [appellant sub 16] het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht (€ 204,20 voor Milieudefensie e.a., Stichting Vrienden van het Gein, Chipshol Holding e.a. en [appellant sub 12]; € 102,10 voor [appellant sub 4] en [appellant sub 16]) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.C.K.W. Bartel, Voorzitter, en mr. R. Cleton en mr. J.J. Vis, Leden, in tegenwoordigheid van mr. J.J.W.P. van Gastel, ambtenaar van Staat.

De Voorzitter w.g. Van Gastel  
is verhinderd de uitspraak ambtenaar van Staat  
te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 16 oktober 2002

261-279-371

---