

LJN: AN9219, Raad van State , 200205524/1

Datum uitspraak: 03-12-2003
Datum publicatie: 03-12-2003
Rechtsgebied: Bestuursrecht overig
Soort procedure: Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie: Bij besluit van 15 mei 2001 heeft verweerder sub 1, in overeenstemming met verweerder sub 2, met toepassing van artikel 27 van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw) gelezen in samenhang met artikel 24 van de Lvw, het besluit van 1 oktober 1959, no. TW/14962, waarbij het luchtvaartterrein Eelde is aangewezen, gewijzigd (hierna: het A-besluit). Bij besluit van gelijke datum, kenmerk M175, heeft verweerder sub 2, in overeenstemming met verweerder sub 1, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO) voor het luchtvaartterrein Eelde (hierna: het RO-besluit).

Uitspraak

200205524/1.

Datum uitspraak: 3 december 2003

**AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK**

Uitspraak in het geding tussen:

1. het college van burgemeester en wethouders van Tynaarlo,
2. [appellant sub 2], wonend te [woonplaats],
3. de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde, gevestigd te Haren, en andere (hierna: VOLE en andere)
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, afdeling Eelde/Paterswolde, gevestigd te Paterswolde, en afdeling Vries, gevestigd te Vries (hierna: IVN),
6. [appellante sub 6], wonend te [woonplaats],
7. [appellant sub 7], wonend te [woonplaats],
8. de Milieufederatie Drenthe, gevestigd te Assen,
9. de gemeenteraad van Haren,
10. [appellant sub 10], wonend te [woonplaats],
appellanten,

en

1. de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
2. de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
verweerders.

1. Procesverloop

Bij besluit van 15 mei 2001 heeft verweerder sub 1, in overeenstemming met verweerder sub 2, met toepassing van artikel 27 van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw) gelezen in samenhang met artikel 24 van de Lvw, het besluit van 1 oktober 1959, no. TW/14962, waarbij het luchtvaartterrein Eelde is aangewezen, gewijzigd (hierna: het A-besluit).

Bij besluit van gelijke datum, kenmerk M175, heeft verweerder sub 2, in overeenstemming met verweerder sub 1, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO) voor het luchtvaartterrein Eelde (hierna: het RO-besluit).

Tegen deze besluiten zijn bezwaren als bedoeld in artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) ingediend.

Bij besluit van 26 augustus 2002, no. DGL/02.421463, hebben verweerders beslist op deze bezwaren. Verweerders hebben het A-besluit deels gewijzigd en het RO-besluit ongewijzigd gehandhaafd.

Tegen de beslissing op bezwaar hebben appellanten beroep ingesteld.

Bij brief van 24 januari 2003 hebben verweerders een verweerschrift ingediend.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van [appellant sub 2], IVN, [appellant sub 6] en [appellant sub 10]. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 11 september 2003, waar [appellant sub 2] in persoon, [appellant sub 6] in persoon, [appellant sub 7], vertegenwoordigd door [gemachtigde], VOLE en andere, vertegenwoordigd door mr. A.H.J. van den Biesen, advocaat te Amsterdam, [appellant sub 4] in persoon, de Milieufederatie Drenthe, vertegenwoordigd door [gemachtigde], IVN, vertegenwoordigd door [gemachtigde], [appellant sub 10] in persoon, de gemeenteraad van Haren, vertegenwoordigd door mr. drs. A.H. Keuning, ambtenaar van de gemeente, en verweerders, vertegenwoordigd door mr. I.W. Neleman, advocaat te Den Haag, en bijgestaan door mr. O.M. van Dijk, ir. J.W. Pulles, drs. ing. J.W. Nollet en A.J. Koppert, ambtenaren ten departemente, zijn verschenen. Voorts zijn namens Groningen Airport Eelde [gemachtigden], verschenen. Het college van burgemeester en wethouders van Tynaarlo heeft zich niet doen vertegenwoordigen.

2. Overwegingen

2.1. De Milieufederatie Drenthe heeft haar bezwaar inhoudende dat in de aanwijzing ten onrechte niet een monitoringsprogramma is voorgeschreven ter zitting ingetrokken.

ontvankelijkheid

2.2. Verweerders betogen dat het aanvullende beroepschrift van VOLE en andere van 31 januari 2003 niet-ontvankelijk is aangezien het buiten de beroepstermijn is ingediend en andere beroepsgronden bevat dan vermeld in het beroepschrift.

2.2.1. Ingevolge artikel 6:5, eerste lid, onder d, van de Awb bevat het beroepschrift de gronden van het beroep.

In artikel 6:6 van die wet is onder meer bepaald dat het beroep niet ontvankelijk kan worden verklaard indien niet is voldaan aan artikel 6:5 of aan enig ander bij de wet gesteld vereiste voor het in behandeling nemen van het beroep, mits de indiener de gelegenheid heeft gehad het verzuim te herstellen binnen een hem daartoe gestelde termijn.

In artikel 8:58, eerste lid, van de Awb is bepaald dat partijen tot tien dagen voor de zitting nadere stukken kunnen indienen.

In het beroepschrift hebben appellanten onder meer verwezen naar de door hen ingediende bedenkingen. Derhalve hadden zij in beginsel reeds voldaan aan het bepaalde in voormeld artikel 6:5, eerste lid, onder d, van de Awb. Het aanvullende beroepschrift betreft voorts een nadere onderbouwing van het beroepschrift. Het betoog van verweerders treft gelet op het voorgaande geen doel.

inleiding

2.3. Het A-besluit voorziet in een wijziging van het aanwijzingsbesluit ten aanzien van het luchtvaartterrein Eelde van 1 oktober 1959 (Stcrt. 1959, 198). Bij dit besluit is het terrein aangewezen als luchtvaartterrein met kadastrale gegevens ten behoeve van het openbaar luchtverkeer met burgerlijke vliegtuigen en zweefvliegtuigen, en oefenen en proefvluchten met burgerlijke vliegtuigen en zweefvliegtuigen. Het voorliggende A-besluit is genomen in vervolg op het verzoek van de exploitant om een baanverlenging van baan 23-05 van 1.800 naar 2.500 meter. Het A-besluit heeft onder meer betrekking op:

- de ligging en lengte van de baan 23-05 alsmede van de baan 19-01;
- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met de verlengde baan 23-05;
- de vaststelling van een Ke-zone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van een Bkl-zone met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour van 57 bkl.

de totstandkoming van het A-besluit en het bestreden besluit

2.4. VOLE en andere stellen dat verweerders niet tot het A-besluit hebben kunnen komen gezien het lange tijdsverloop tussen het verschijnen van diverse aan het A-besluit ten grondslag liggende adviezen, waaronder het advies van de Commissie zoals bedoeld in artikel 21 van de Lvw (hierna: de Commissie 21), en de aanwijzing.

2.4.1. De Afdeling stelt vast dat het A-besluit niet binnen de in artikel 24, eerste lid, van de Lvw gestelde termijn van zes maanden is genomen. Het verlopen van deze termijn van orde heeft echter niet tot gevolg dat verweerders niet meer bevoegd waren om te beslissen omtrent de aanwijzing.

2.5. Een aantal appellanten meent dat er sprake is geweest van belangenverstrengeling. Zij stellen in dit verband onder meer dat de samenstelling van het bestuurlijk overleg dan wel van de Commissie 21 zodanig was dat een aantal deelnemers daaraan dan wel leden daarvan bestuursorganen vertegenwoordigden die tevens aandeelhouder van N.V. Groningen Airport Eelde zijn. Appellanten menen in dit verband dat het overleg zoals bedoeld in artikel 19 van de Lvw en het advies van de Commissie 21 niet als onafhankelijk kunnen worden beschouwd omdat in overwegende mate het aandeelhoudersbelang was vertegenwoordigd. [appellant sub 4] stelt meer in het algemeen dat er sprake is van gebrek aan transparantie en openheid in de periode voorafgaand aan het A-besluit van de zijde van de aandeelhouders van N.V. Groningen Airport Eelde.

2.5.1. In artikel 19 van de Lvw is beschreven welke bestuursorganen bij het bestuurlijk overleg dienen te worden betrokken.

In artikel 21, derde lid, van de Lvw is beschreven uit welke leden de Commissie 21 dient te bestaan. De samenstelling van de deelnemers aan het bestuurlijk overleg en de Commissie 21 volgt derhalve rechtstreeks uit de wet.

Niet is gebleken dat de samenstelling van het bestuurlijk overleg en van de commissie niet overeenkomstig artikel 19 respectievelijk artikel 21 van de Lvw heeft plaatsgevonden.

Voorts is niet gebleken dat de leden van de commissie niet het standpunt van degene die zij worden geacht te vertegenwoordigen hebben verwoord.

Dat bij het bestuurlijk overleg en de Commissie 21 bestuursorganen betrokken zijn geweest die aandeelhouder zijn van N.V. Groningen Airport Eelde doet aan het voorgaande niet af. Het hebben van een zakelijk belang bij een project van de bij het overleg of de Commissie 21 betrokken bestuursorganen is in beginsel niet ongeoorloofd en behoeft daarnaast niet noodzakelijkerwijs in te houden dat door deze bestuursorganen geen rekening is gehouden met andere belangen.

Voorts is van belang dat verweerders bij hun besluitvorming niet zijn gebonden aan de uitkomsten van het overleg dan wel aan de advisering door de Commissie 21.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat het zijn van aandeelhouder van een aantal deelnemers aan het bestuurlijk overleg dan wel van de vertegenwoordigde bestuursorganen in de Commissie 21 voor verweerders in dit geval uit oogpunt van zorgvuldigheid aanleiding had dienen te zijn de uitkomsten hiervan buiten beschouwing te laten. Hetgeen [appellant sub 4] heeft aangevoerd ten aanzien van transparantie en openheid doet hier niet aan af.

2.6. [appellant sub 2] maakt bezwaar tegen de gebundelde behandeling en de gewijzigde bewoordingen van zijn bezwaren. In dit verband merkt hij op dat het op deze wijze niet zeker is of alle bezwaren zijn behandeld.

2.6.1. Mede in aanmerking genomen het grote aantal ingediende bezwaarschriften, bestaat geen grond voor het oordeel dat verweerders niet tot het bijeenbrengen en rubriceren van de voornaamste en herhaaldelijk terugkerende bezwaren in het bij de beslissingen op bezwaar gevoegde witte boekje hadden mogen overgaan. Appellant heeft niet aannemelijk gemaakt dat verweerders dan wel de Commissie 21 als gevolg van de gebundelde behandeling van de bezwaren relevante bezwaren materieel buiten beschouwing hebben gelaten.

2.7. [appellant sub 2] heeft voorts een aantal bezwaren omtrent de gang van zaken ten aanzien van het milieueffectrapport (hierna: MER). Hij heeft bezwaar tegen de handelwijze van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.), onder andere omdat deze het nut en de noodzaak van de baanverlenging niet heeft beschouwd. Daarnaast meent hij dat onderdelen van het MER niet voldoen aan de richtlijnen als bedoeld in artikel 7.15, eerste lid, van de Wet milieubeheer, dat de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven niet in aanmerking zijn genomen en dat ten tijde van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19 van de Lvw het belevingsonderzoek, opgesteld om een gebrek in het MER te herstellen, niet bekend was bij de deelnemers.

2.7.1. De Afdeling ziet in hetgeen appellant heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de handelwijze van de Commissie m.e.r. onzorgvuldig is geweest. Zij overweegt hiertoe dat de Commissie m.e.r. dient te beoordelen of het MER voldoet aan de eisen die daaraan gesteld worden. In dit verband dient de Commissie m.e.r. met name te bezien of het MER voldoende informatie bevat om milieueffecten een volwaardige rol in de besluitvorming te kunnen laten spelen. Een beoordeling van het nut en de noodzaak van de activiteit valt in zoverre buiten haar

beoordelingskader.

In het MER zijn drie alternatieven onderzocht alsmede een aantal varianten binnen die alternatieven. Uit het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 18 augustus 1997 blijkt niet dat zij van mening is dat in het MER onvoldoende alternatieven zijn opgenomen dan wel locatiealternatieven of andere vervoerswijzen als alternatieven in het MER dienden te worden opgenomen. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het MER onvoldoende informatie bevat over de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienden te worden genomen.

De Commissie m.e.r. heeft het MER blijkens haar toetsingsadvies op andere punten in strijd met de richtlijnen voor het MER geacht. Gelet op hetgeen zij in dit advies hieromtrent heeft vermeld, moet worden aangenomen dat de gebreken in het MER niet van dien aard zijn dat hier niet aan voorbij kon worden gegaan dan wel dat deze nadien niet konden worden hersteld. Hiertoe overweegt de Afdeling onder andere dat de Commissie m.e.r. wat betreft de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief een tekortkoming heeft aangegeven die van essentieel belang is voor de besluitvorming. De Commissie m.e.r. beveelt hieromtrent aan een belevingsonderzoek uit te laten voeren waarna het bevoegd gezag op grond van artikel 7.42 Wet milieubeheer vervolgens bij het beschikbaar komen van de resultaten van het belevingsonderzoek na dient te gaan of die resultaten aanleiding geven tot bijstelling van de voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Verweerders hebben dit belevingsonderzoek v??r het nemen van het A-besluit uit laten voeren.

Ten tijde van het bestuurlijk overleg op 20 februari 1997 was het belevingsonderzoek niet een bij de deelnemers bekend stuk. Dit onderzoek is eerst medio oktober 1999 toegestuurd aan alle deelnemers. Zij zijn in de gelegenheid gesteld hierop nader te reageren. Dit heeft niet geleid tot een ander standpunt hunnerzijds. Mede gelet daarop bestaat geen grond voor het oordeel dat het ontbreken van de later alsnog verschaftte gegevens en de daartoe gevolgde procedure zou dienen te leiden tot vernietiging van het bestreden besluit.

2.8. Voorzover de gemeenteraad van Haren stelt dat in het MER ten onrechte niet is uitgegaan van een 47 bkl-contour overweegt de Afdeling dat ter zitting onweersproken is gesteld dat in het MER is uitgegaan van een 47 bkl-zone. Dit betoog van appellants mist derhalve feitelijke grondslag.

strijd met planologische kernbeslissingen

2.9. Een aantal appellants stelt dat het aanwijzingsbesluit ten onrechte is gebaseerd op het verouderde Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (hierna: SBL). De motivering uit het SBL is niet langer de onderbouwing van het huidige beleid aangezien het berust op feiten en conclusies die gedateerd zijn, aldus appellants. In dit verband wordt gewezen op het in ontwikkeling zijnde Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaart (hierna: SRKL).

2.9.1. In artikel 27, eerste lid, van de Lvw is, voorzover van belang, bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een aanwijzing te allen tijde kan wijzigen. Ingevolge het bepaalde in het tweede lid van dit artikel moet de wijziging overeenstemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de WRO.

2.9.2. Het SBL is het hiervoor bedoelde plan en bevat het beleid ten aanzien van burgerluchtvaartterreinen. De Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft op 27 oktober 1987 en de Eerste Kamer der Staten-Generaal heeft op 6 september 1988 ingestemd met het SBL.

Bij de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen van 17 december 1998 (Stb. 721) is aan het SBL met terugwerkende kracht rechtskracht verleend. Het SBL is ingevolge deze wet tot 31 december 2003 een van kracht zijnd plan, als bedoeld in de WRO en de Lvw.

Het SRKL kan niet als een zodanig plan gelden. Hiertoe overweegt de Afdeling dat het SRKL ten tijde van het nemen van het bestreden besluit weliswaar in voorbereiding was ter vervanging van het SBL, doch rechtskracht ontbeerde. Overigens blijkt uit de stukken dat de voorbereiding van het SRKL inmiddels is stopgezet.

Gelet op het vorenstaande hebben verweerders zich terecht op het SBL gebaseerd. De omstandigheid dat het SBL dateert uit 1988 doet daar niet aan af.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

de geluidszonering

2.10. Een aantal appellants heeft bezwaar tegen het gebruik van de Ke-methode bij de geluidszonering. Zij stellen dat ten onrechte gebruik is gemaakt van de zogeheten afkap-regeling in de Ke-berekening nu hierdoor niet een deugdelijk beeld wordt gegeven van de hinderbeleving. In dit verband wordt betoogd dat dit ruimschoots voor

de primaire beslissing al bekend was. VOLE en andere stellen daarnaast dat in de Ke-methode ten onrechte niet wordt gemeten, maar slechts wordt berekend.

2.10.1. Verweerders erkennen dat een berekeningsmethodiek waarin geen gebruik wordt gemaakt van de 65 dB(A) afkap beter aansluit bij de in werkelijkheid ervaren geluidsbelasting. Zij stellen dat dit echter nog niet wil zeggen dat het gebruik van de Ke-methode en de daarin besloten liggende afkap in het kader van het A-besluit onaanvaardbaar is. In dit verband wijzen zij erop dat in de aanloop naar het vaststellen van het A-besluit gebruik is gemaakt van de Ke-berekeningen met de 65 dB(A) afkap, zoals in het SBL, het MER en de berekeningen die in het kader van het ontwerp A-besluit van 1997 zijn uitgevoerd en dat niet kan worden volgehouden dat ten tijde van het ontwerp A-besluit evident was dat het gebruik van de afkap de validiteit van het rekenmodel zou gaan aantasten. In de toekomst zal weliswaar worden overgestapt op een nieuwe geluidsdosismaat, doch deze is thans nog niet voorhanden, aldus verweerders.

2.10.2. Ingevolge artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a, van de Lvw, voorzover 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 tenminste 6.000 kg, dan wel minder dan 6.000 maar meer dan 390 kg, voorzover 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 de luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

Ter uitvoering van deze bepaling is het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (hierna: BGGL) vastgesteld.

Ingevolge artikel 1 van het BGGL wordt de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen op een bepaalde plaats vastgesteld in Kosteneenheden (Ke). De berekeningsmethode van de Ke is evenzeer als het gebruik van de norm vastgelegd in het BGGL. De berekeningsmethode wordt voorts nader uitgewerkt in de krachtens artikel 25g, eerste lid, van de Lvw vastgestelde Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (hierna: Regeling Ke). De beroepsgronden betreffende de toegepaste berekeningsmethode kunnen doel treffen voorzover deze in strijd is met regelgeving van hogere orde. Hiervan kan sprake zijn, indien de resultaten van de berekeningen niet overeenkomen met het in artikel 25, eerste lid, van de Lvw bepaalde 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 de beoordeling van ten gevolge van vliegtuiggeluid door mensen 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 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 de werkelijke geluidsbelasting door landende en stijgende vliegtuigen benadert, 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 bezien moeten worden in het licht van de vraag of verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het gebruikte model in voldoende mate de werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benadert.

2.10.3. Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het BGGL is de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a, van de Lvw, voor de in het tweede lid genoemde luchtvaartterreinen 35 Ke. Binnen de 35 Ke-geluidszone is blijkens de Nota van Toelichting bij het BGGL (Stb. 648) sprake van ernstige hinder voor 25 procent van de bevolking.

In de tweede helft van de jaren '70 is een berekeningsvoorschrift opgesteld waarbij de 35 Ke-geluidszone wordt 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. De 65 dB(A) afkap is bij beschikking van 12 januari 1984 in de berekeningsvoorschriften van de Regeling Ke opgenomen. Uit de toelichting op de uit 1996 stammende regeling Ke blijkt dat de aanvankelijke reden om de 65 dB(A) afkap te hanteren was dat de geluidsgegevens van vliegtuigen in het algemeen niet werden gegeven beneden de 65 dB(A), waardoor bij het toch in rekening willen brengen van dergelijke lage geluidsniveaus extrapolatiefouten zouden

ontstaan. Voorts waren er vanuit het oogpunt van hinderbeleving geen dringende redenen om bij de berekening van de geluidsbelasting in Ke rekening te houden met geluidsniveaus lager dan 65 dB(A). Het berekeningsvoorschrift was destijds vooral opgesteld om op efficiënte wijze zoneringscontouren van 35 Ke en hoger te berekenen.

Uit de genoemde toelichting blijkt dat de drempelwaarde sindsdien een steeds grotere invloed heeft verkregen op de geluidsbelasting in Ke. Deze toename kan worden verklaard doordat in tegenstelling tot voorheen in de besluitvorming met betrekking tot civiele luchtvaartterreinen ook rekening wordt gehouden met een geluidsbelasting lager dan 35 Ke en bovendien de geluidsniveaus van civiele vliegtuigen gemiddeld lager zijn geworden dan in de tweede helft van de jaren '70. Daarnaast zijn de methoden voor het uitvoeren van geluidsmetingen en de methoden om uit dergelijke metingen ook lagere geluidsniveaus te bepalen verbeterd.

Bij de aanpassing van de berekeningsvoorschriften voor de geluidsbelasting in 1996 is desondanks de drempelwaarde van 65 dB(A) gehandhaafd, mede in afwachting van onderzoek in het kader van het Evaluatieprogramma rond Schiphol inzake de invloed van de 65 dB(A) drempelwaarde op de hinderbeleving.

2.10.4. Zoals de Afdeling eerder in haar uitspraak van 28 juli 1998, no. E01.97.0309 (NJB 1998, p 1357, nr 33), omtrent het voorgaande 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 en dat er sindsdien een moment zal komen dat door het gebruik van een dergelijke afkap het model niet meer valide is en in die zin in strijd komt met artikel 25, eerste lid, van de Lvw.

Tot slot heeft de Afdeling overwogen dat, hoewel zij aanknopingspunten had voor de veronderstelling dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het model is gaan aantasten, verweerder gelet op de omstandigheden van het geval waaronder met name de voorbereidende besluitvorming, de 65 dB(A) afkap nog heeft mogen toepassen.

2.10.5. De Afdeling stelt op grond van het voorgaande en het verhandelde ter zitting vast dat verweerders zich sedert het midden van de jaren negentig ervan bewust zijn dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de uitkomst van de Ke-berekeningen steeds meer beïnvloedt.

Voor de luchthaven Schiphol wordt de Ke als norm voor het bepalen van de geluidsbelasting van vliegverkeer inmiddels niet meer gebruikt. Voor de berekening van de geluidsbelasting van het vliegverkeer van Schiphol is in een wijziging van de Wet luchtvaart de Lden en Lnight geïntroduceerd. In de Memorie van Toelichting op de wijziging van de Wet luchtvaart (TK 2000-2001, 27 603, nr. 3, blz. 37) wordt ten aanzien van deze nieuwe normen vermeld:

"Daarmee vervallen de voor de luchthaven Schiphol gehanteerde normen voor geluidsbelasting in Kosteneenheden (voor de etmaalperiode) en de LAeq (voor de nachtperiode). Behalve dat hiermee wordt aangesloten bij de ontwikkelingen in Europees verband vervallen ook enkele nadelen die aan de Ke-methodiek kleven, met name dat vliegtuiggeluid van minder dan 65 dB(A) niet in de berekeningen werd meegenomen (de veel bekritiseerde 'afkapwaarde'). Door het vervallen van deze afkapwaarde wordt beter aangesloten bij de werkelijk ondervonden geluidshinder dan bij de Ke-methodiek het geval was. Immers al het vliegtuiggeluid telt nu mee in de geluidsbelasting. Bovendien is het nieuwe stelsel ook geschikt voor een toekomstige overgang van het berekenen van geluidsbelasting naar meten of een combinatie van meten en berekenen".

In het verweerschrift hebben verweerders zich eveneens op het standpunt gesteld dat een berekeningsmethodiek waarin geen gebruik wordt gemaakt van de 65 dB(A) afkap beter aansluit bij de in werkelijkheid ervaren geluidsbelasting. Het is de bedoeling dat de Lden ook voor de kleine en regionale luchthavens gaat gelden. Een wetsvoorstel hiervoor is sinds begin 2002 in voorbereiding. Voorts is ter zitting gebleken dat de operationaliteit van de Lden voor de kleine en regionale luchthavens niet meer ter discussie staat en thans zover is ontwikkeld dat deze snel kan worden ingevoerd en slechts het nieuwe wettelijke stelsel afgewacht moet worden.

Gelet op het voorgaande en gelet op hetgeen verweerders overigens naar voren hebben gebracht is de Afdeling van oordeel dat verweerders onvoldoende aannemelijk hebben gemaakt dat zij ten tijde van het A-besluit en het bestreden besluit niet over zodanig sterke aanwijzingen beschikten dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het model in zodanig ernstige mate is gaan aantasten dat het model niet voldoende de werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benadert. Tevens konden verweerders niet langer aannemen dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-zone overeenkomt met 25 procent van de bevolking, hetgeen het uitgangspunt is geweest bij de oorspronkelijke normering.

Gezien het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders het rekenmodel wegens het in strijd zijn gekomen met artikel 25, eerste lid, van de Lvw, in dit geval niet meer als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidsbelasting hadden mogen nemen.

De beroepen zijn (in zoverre) gegrond.

2.10.6. Het voorgaande betekent tevens dat het bestreden besluit is genomen zonder dat een betrouwbaar beeld bestaat van de geluidsbelasting die veroorzaakt wordt door de in het A-besluit mogelijk gemaakte baanverlenging en het daarmee samenhangende toegestane gebruik. Gezien de nauwe samenhang tussen de baanverlenging in het A-besluit en het daarmee samenhangende toegestane gebruik van het luchtvaartterrein en de daardoor ervaren geluidsbelasting in de omgeving van het luchtvaartterrein dient het bestreden besluit te worden vernietigd voorzover daarbij het A-besluit wat betreft de Ke-zone en de baan 23-05 voorzover deze langer is dan 1.800 meter, met het daarbij behorende codenummer en de codeletter, is gehandhaafd. De overige bezwaren van appellanten die samenhangen met de ? berekening van de ? geluidsbelasting en de baanverlenging, zoals bijvoorbeeld de invoergegevens, tolerantiegebieden, de handhaving van de geluidszones, nut en noodzaak van de baanverlenging en de economische onderbouwing daarvan, behoeven gezien het voorgaande thans geen bespreking. De overige beroepen gericht tegen de baanverlenging zijn gezien het voorgaande eveneens gegrond.

2.10.7. De Afdeling stelt voorts vast dat de baan 23-05 met een lengte van 2.500 meter in het A-besluit een intensivering van het gebruik mogelijk maakt zonder dat daarbij, zoals overwogen, de werkelijke geluidsbelasting voor de omgeving bekend is. In verband hiermee en in aanmerking genomen de onomkeerbare gevolgen die de baanverlenging met zich kan brengen ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb het A-besluit te schorsen wat betreft de baan 23-05 voorzover deze langer is dan 1.800 meter tot zes weken nadat opnieuw op de bezwaren is beslist. Gelet op de in geding zijnde belangen van de omwonenden van het luchtvaartterrein bij het bestaan van een Ke-zonering ziet de Afdeling geen aanleiding om het A-besluit wat betreft de Ke-zone te schorsen.

Ten overvloede overweegt de Afdeling in verband met de nieuw te nemen beslissing op bezwaar dat, nu in het MER is uitgegaan van de 65 dB(A) afkap, aangenomen kan worden dat dit MER niet zonder meer aan de te nemen beslissing op bezwaar ten grondslag kan worden gelegd.

Daarnaast is nader onderzoek nodig geworden met betrekking tot de in de omgeving liggende gebieden die op basis van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Pb L 206) alsmede richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (Pb L 103) zijn aangewezen.

de bkl-zone

2.11. VOLE en andere stellen dat de berekening van de bkl-zone ten onrechte is gebaseerd op de oude Appendices van het ?Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart? nu deze bij besluit ?Wijziging Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen? van 23 maart 2001 (Stcrt 2001,61) zijn gewijzigd. Verweerders hebben hier ten onrechte geen consequenties aan verbonden, aldus appellanten.

2.11.1. Verweerders stellen dat de bkl-zone is berekend aan de hand van de oude Appendices en dat deze zone anders zou liggen indien de gewijzigde Appendices gehanteerd zouden worden. Zij achten een aanpassing echter niet nodig in verband met de beperkte omvang van het verschil. Hiertoe verwijzen zij naar de toelichting bij het voornoemde besluit.

2.11.2. Ter zitting hebben verweerders desgevraagd bevestigd dat zij ten onrechte geen rekening hebben gehouden met de gewijzigde Appendices. De Afdeling is van oordeel dat de mogelijk beperkte omvang van het verschil niet met zich brengt dat verweerders voorbij mochten gaan aan het besluit ?Wijziging Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen?. Uitgangspunt is dat de beslissing op bezwaar wordt genomen met inachtneming van de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar en de te dien tijde geldende rechts- en beleidsregels.

Gezien het voorgaande is het bestreden besluit voorzover daarin de bkl-zone van het A-besluit ongewijzigd is gehandhaafd niet genomen overeenkomstig de bij de voorbereiding van een besluit in acht te nemen zorgvuldigheid.

Verweerders hebben in zoverre gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 van de Awb. Het beroep van VOLE en andere is op dit punt gegrond en het bestreden besluit dient te worden vernietigd voorzover daarbij de bkl-zone is gehandhaafd.

voorschriften in het A-besluit

2.12. VOLE en andere menen dat de met de exploitant gemaakte afspraken in 1969-1970 ten onrechte niet zijn

meegenomen in de gebruiksbeperkingen in het kader van het A-besluit.

2.12.1. De Afdeling overweegt dat deze afspraken niet zijn gemaakt in het kader van het voorliggende A-besluit. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze niettemin in het A-besluit dienden te worden opgenomen.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.13. Een aantal appellanten stelt dat het luchtvaartterrein 's nachts gedurende een periode van acht uur gesloten dient te zijn. Zij pleiten voor een nachtsluitingstijd tot 07.00 uur in plaats van tot 06.30 uur zoals thans in het A-besluit is opgenomen. VOLE en andere wijzen in dit verband op de Richtlijn 2002/49/EG van het Europees parlement en de raad inzake de evaluatie en beheersing van het omgevingslawaaï van 25 juni 2002. Daarnaast heeft een aantal appellanten bezwaar tegen de weekendsluitingstijden vanaf 23.00 uur.

2.13.1. Verweerders hebben bij het vaststellen van de openings- en sluitingstijden een afweging gemaakt tussen de belangen van de omgeving bij een ruime sluitingstijd en de belangen van de luchthaven bij een rendabele exploitatie van de luchthaven. Gelet op de beperkingen die reeds aan het gebruik van de luchthaven zijn gesteld hebben verweerders gekozen voor de openings- en sluitingstijden zoals opgenomen in artikel 8, eerste lid, van het A-besluit, aldus verweerders. Indien de openings- en sluitingstijden worden aangescherpt komt volgens hen het benutten van het vervoerspotentieel op de middellange afstand onder druk te staan.

2.13.2. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat verweerders niet in redelijkheid de weekendsluitingstijd op 23.00 uur hebben kunnen vaststellen. De Afdeling is evenwel van oordeel dat verweerders het belang van de omgeving bij een langere nachtsluitingstijd in de ochtend onvoldoende zorgvuldig hebben afgewogen tegen de belangen van de luchthaven bij een rendabele exploitatie van de luchthaven. Verweerders hebben weliswaar de belangen van de omgeving enerzijds en het belang van de luchthaven anderzijds tegenover elkaar gezet, maar de Afdeling acht, in aanmerking nemend de grote betekenis die kan worden toegekend aan nachtrust, onvoldoende gemotiveerd om welke reden het belang van de luchthaven in dit geval zwaarder moet wegen. De Afdeling neemt hierbij in aanmerking dat momenteel geen vliegbewegingen plaatsvinden voor 07.00 uur. Evenmin hebben verweerders ter zitting aannemelijk kunnen maken dat dit zich in de nabije toekomst wel zal voordoen en in hoeverre dit een rendabele exploitatie van de luchthaven dient.

Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders in zoverre hebben gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 en 7:12, eerste lid, van de Awb. Het beroep van VOLE en andere is op dit punt gegrond en het bestreden besluit dient te worden vernietigd voorzover daarbij de openingstijd vanaf 06.30 uur in artikel 8, eerste lid, onder a, van het A-besluit ongewijzigd is gehandhaafd.

2.14. VOLE en andere stellen dat in het A-besluit in strijd met door verweerders gedane toezeggingen geen beperkingen zijn opgenomen ten aanzien van lawaaiig klein circuitverkeer. Hiertoe verwijzen zij naar het stuk Tweede Kamer, jaargang 1999-2000, 26893, nr. 3, vraag 7.

2.14.1. In artikel 9, eerste lid, van het A-besluit is bepaald dat het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proef-, les- dan wel oefenvluchten, met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6.000 kg plaatsvindt van maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot 22.00 uur.

De Afdeling overweegt dat uit het door appellanten genoemde stuk en ook overigens niet blijkt dat verweerders toezeggingen inzake verdergaande beperkingen hebben gedaan.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.15. Een aantal appellanten stelt dat circuitvluchten met middelzware en zware toestellen verboden dienen te worden in verband met de relatief grote geluidhinder die zij veroorzaken in de regio. Zij achten de beperking tot 43 vluchten per jaar niet voldoende.

2.15.1. Verweerders stellen dat het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten van belang is met het oog op onderhoud in verband met de luchtwaardigheid van toestellen. Daarnaast zijn dergelijke vluchten van essentieel belang voor enkele op het luchtvaartterrein gevestigde onderhoudsbedrijven en hebben zij in dat kader ook een economische betekenis. Verweerders achten het voor de exploitatiemogelijkheden van deze bedrijven nodig dat de mogelijkheid tot het uitvoeren van proefvluchten behouden blijft. Om de hinder aanvaardbaar te maken, hebben verweerders in artikel 9, vierde lid, van het A-besluit, na vernummering van het derde lid, een beperking opgelegd tot maximaal 43 circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten, met luchtvaartuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer, overeenkomstig het aantal van dergelijke vluchten in 1999.

2.15.2. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op voornoemd standpunt hebben kunnen stellen. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat de geluidhinder van deze

circuitvluchten zodanig zal zijn dat verweerders niet in redelijkheid meer gewicht hebben kunnen toekennen aan het belang bij de mogelijkheid tot het gebruik ten behoeve van circuitvluchten dan aan het belang van omwonenden.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.16. VOLE en andere maken bezwaar tegen het feit dat reclamevluchten op en rondvluchten boven het luchtvaartterrein blijven toegestaan.

2.16.1. Verweerders hebben een beperking van dit soort vluchten niet nodig geacht. Zij stellen dat reclamevluchten gebonden zijn aan de Regeling reclamesleepvliegen die is vastgesteld ter beperking van de geluidhinder door reclamesleepvliegtuigen. Daarnaast heeft de Staat een convenant gesloten met de Vereniging van Nederlandse Luchtvaart Ondernemingen, die alle reclamesleepvliegbedrijven in Nederland vertegenwoordigt. In dit convenant zijn maatregelen opgenomen om de hinder aanzienlijk te beperken.

2.16.2. De Afdeling is van oordeel dat verweerders er in redelijkheid vanuit hebben kunnen gaan dat voornoemde regeling en het convenant voldoende waarborg bieden ter beperking van de overlast van reclamevluchten op en rondvluchten boven het luchtvaartterrein. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat in het A-besluit desondanks een regeling ter zake opgenomen dient te worden.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.17. VOLE en andere stellen dat in het A-besluit het maximum aantal toegestane vluchten opgenomen dient te worden. Daarnaast stellen zij dat ten onrechte geen grens is gesteld aan de grootte van de vliegtuigen die gebruik mogen maken van het luchtvaartterrein. De baancode achten appellanten niet voldoende. Zij menen dat het in strijd is met de rechtszekerheid als niet duidelijk is welke soort vliegtuigen gebruik mag maken van het vliegveld.

2.17.1. Verweerders merken op dat appellanten terecht het standpunt hebben ingenomen dat de Lvw in de mogelijkheid voorziet naast het vaststellen van een geluidszone tevens het maximum aantal toegestane vluchten in het A-besluit te regelen. Zij zien evenwel geen bijzondere omstandigheden die in dit geval aanleiding geven tot het opnemen hiervan. Verder hebben verweerders in artikel 5, derde lid, van het A-besluit de start- en landingsbanen op grond van hun kenmerken (lengte en breedte) een code gegeven die internationaal gebruikelijk is. Het codecijfer is gerelateerd aan de vliegtuigprestatiekenmerken en de codeletter is gerelateerd aan de vliegtuigafmetingen. Een combinatie van deze codes geeft de gebruiksmogelijkheden van de baan aan. Naast de beschikbare baanlengte en -breedte geeft de baancode ook de eigenschappen van het meest kritische vliegtuig? aan waarvoor de betreffende baan is bedoeld, aldus verweerders.

2.17.2. Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 16 oktober 2002, nummer 200103329/1 (www.raadvanstate.nl), worden ingevolge artikel 24, derde lid, van de Lvw 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 voorschriften inzake een maximum aantal vliegbewegingen. De Afdeling is van oordeel dat de Lvw zich evenmin verzet tegen het in het aanwijzingsbesluit opnemen van een voorschrift ter beperking van de grootte van de toegestane vliegtuigen.

2.17.3. Anders dan verweerders stellen verschaft de baancode evenwel slechts een feitelijke weergave van de baan en houdt zij geen norm in ten aanzien van het toegestane gebruik. De Afdeling is niettemin van oordeel dat verweerders in redelijkheid geen nadere bepalingen behoeft op te nemen waarin de grootte van de toegestane vliegtuigen is opgenomen aangezien uit de baanlengte in voldoende mate valt af te leiden welk soort vliegtuig gebruik kan maken van de baan. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat het niet opnemen van een dergelijk voorschrift in het onderhavige geval leidt tot rechtsonzekerheid of anderszins ten onrechte is nagelaten.

In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ten aanzien van het opnemen van een voorschrift met een maximum aantal toegestane vluchten ziet de Afdeling evenmin grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat hiervoor geen aanleiding bestaat.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.18. Een aantal appellanten stelt dat ten onrechte de extensieregeling is opgenomen in artikel 8, vierde en vijfde lid, van het A-besluit.

2.18.1. Verweerders hebben een extensieregeling opgenomen onder andere ter voorkoming van ernstige verstoringen van de dienstregeling en groot passagiersongemak. Daarnaast behoudt de luchthaven de benodigde flexibiliteit. De regeling is naar het oordeel van verweerders het verantwoorde resultaat van een weging tussen de

belangen van de luchthaven en haar gebruikers en de belangen van de omgeving. De extensieregeling heeft alleen betrekking op starts en landingen tussen 23.00 en 24.00 uur.

Er mag van de regeling gebruik worden gemaakt in een aantal limitatief omschreven gevallen. Blijkens het stuk Tweede Kamer, vergaderjaar 2000-2001, 26 893, nr. 21, gaat het bij onverwacht vertragende omstandigheden om gevallen waarin zich gedurende de vlucht vertraging openbaart, onder andere als gevolg van congestie in het luchtruim. Voorts kan hierbij worden gedacht aan meteorologische omstandigheden. Onder meteorologische omstandigheden wordt onder meer verstaan de klimatologische situatie waarin de meteolimieten van het toestel worden overschreden. Daarnaast moet worden gedacht aan weersomstandigheden zoals (onweers-)buien in het aan- en uitvlieggebied en aan slechte zichtomstandigheden. Verweerders betogen dat stringent toezicht wordt gehouden op de naleving van de bepaling en dat alleen binnen de randvoorwaarden gebruik kan worden gemaakt van de extensieregeling.

2.18.2. De Afdeling overweegt dat, nu in de extensieregeling opgenomen in artikel 8, vierde en vijfde lid, van het A-besluit voldoende duidelijk is omschreven in welke gevallen van de regeling gebruik kan worden gemaakt, geen grond bestaat voor het oordeel dat deze regeling in strijd is met de rechtszekerheid. Ook overigens bestaat, mede gelet op het verwachte beperkte gebruik van de extensieregeling in de praktijk, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders niet in redelijkheid hebben kunnen overgaan tot het opnemen van het voorschrift in het A-besluit.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.19. De Milieufederatie Drenthe stelt dat, in verband met het belang van de recreatie, op zon- en feestdagen geen circuitvluchten met toestellen van minder dan 6.000 kg en het uitvoeren van vluchten ten behoeve van valschermspringen mogen worden toegestaan. VOLE en andere stellen dat de regeling in het A-besluit ten aanzien van paravvluchten niet beperkend genoeg is en zij menen dat deze vluchten in het geheel moeten worden verboden. [appellant sub 2] ziet niet in waarom vluchten ten behoeve van valschermspringen op Eelde op zon- en feestdagen een uur vroeger mogen beginnen dan op vliegveld Teuge.

2.19.1. De Afdeling stelt voorop dat per luchtvaartterrein voorschriften kunnen worden opgenomen in een aanwijzingsbesluit die het gebruik van dat luchtvaartterrein regelen. Deze komen tot stand na een afweging tussen de betrokken belangen en kunnen per luchtvaartterrein verschillen. De voorschriften in het voorliggende A-besluit behoeven derhalve niet zonder meer gelijklozend te zijn aan de voorschriften in het aanwijzingsbesluit van vliegveld Teuge.

De Afdeling ziet in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders niet in redelijkheid het standpunt hebben kunnen innemen dat geen grond bestaat voor het opnemen van verdergaande beperkingen ten aanzien van circuitvluchten en vluchten ten behoeve van valschermspringen dan in het A-besluit zijn opgenomen. Niet is gebleken dat in dit verband onvoldoende gewicht is toegekend aan de belangen van recreanten en omwonenden.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

RO-besluit

2.20. Bij de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit hebben verweerders de bezwaren tegen het RO-besluit ongegrond verklaard. Verweerder sub 2 heeft erop gewezen dat hij ingevolge artikel 26 van de Lvw verplicht is om in overeenstemming met verweerder sub 1 ten aanzien van gronden gelegen binnen de bij het A-besluit gegeven geluidszone aanwijzingen te geven als bedoeld in artikel 37 van de WRO.

2.20.1. Gelet op de (gedeeltelijke) vernietiging van de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit zou de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit niet op de wijze zijn genomen zoals zij thans luidt. Derhalve zijn de beroepen hiertegen gegrond en dient deze beslissing eveneens wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb te worden vernietigd.

Proceskosten

2.21. Verweerders dienen ten aanzien van de beroepen van [appellant sub 2], VOLE en andere, [appellante sub 6] en [appellant sub 10] op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld. Ten aanzien van de overige beroepen is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk gegrond;

II. verklaart de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit gegrond;

III. vernietigt de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit voorzover het betreft de Ke-zone, de baan 23-05, voorzover deze langer is dan 1.800 meter, met het daarbij behorende codenummer en de codeletter, de bkl-zone en de openingstijd vanaf 06.30 uur in artikel 8, eerste lid, onder a, van het A-besluit, en de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel;

IV. schorst het besluit van verweerder sub 1 van 15 mei 2001 voorzover het de baan 23-05, voorzover langer dan 1.800 meter, betreft, tot zes weken nadat verweerders opnieuw hebben beslist op de bezwaren;

V. verklaart de beroepen voor het overige ongegrond;

VI. veroordeelt verweerders in de door appellanten in verband met de behandeling van het beroep gemaakte proceskosten tot een bedrag van ? 864,08; het bedrag dient door de Staat der Nederlanden als volgt te worden betaald aan:

1. [appellant sub 2] een bedrag van ? 54,47;

2. VOLE en andere een bedrag van ? 699,57, waarvan een bedrag van ? 644,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

3. [appellante sub 6] een bedrag van ? 54,47;

4. [appellant sub 10] een bedrag van ? 55,57;

VII. gelast dat de Staat der Nederlanden aan [appellanten sub 2, sub 4, sub 6, sub 7 en sub 10] ieder afzonderlijk het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht (? 109,00) vergoedt en voorts aan het college van burgemeester en wethouders van Tynaarlo, VOLE en andere, IVN, de Milieufederatie Drenthe en de gemeenteraad van Haren ieder afzonderlijk het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht (? 218,00) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.C.K.W. Bartel, Voorzitter, en mr. R. Cleton en mr. H.Ph.J.A.M. Hennekens, Leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Langeveld, ambtenaar van Staat.

w.g. Bartel w.g. Langeveld
Voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 3 december 2003

317-409.