

LJN: AT5147, Raad van State , 200408054/1

Datum uitspraak: 04-05-2005
Datum publicatie: 04-05-2005
Rechtsgebied: Bestuursrecht overig
Soort procedure: Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie: Bij besluit van 9 november 2001, no. DGL/L01.421860 heeft verweerder sub 1, met toepassing van artikel 27 van de Luchtvaartwet gelezen in samenhang met artikel 24 van de Luchtvaartwet, het besluit van 23 april 1991, no. RLD/VI/L91.004141, zoals gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, no. DGRDL/VI/L99.350220, waarbij het luchtvaartterrein Lelystad is aangewezen, gewijzigd (hierna: het A-besluit). Bij besluit van gelijke datum, kenmerk M426, heeft verweerder sub 2, in overeenstemming met verweerder sub 1, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het luchtvaartterrein Lelystad (hierna: het RO-besluit).

Uitspraak

200408054/1.

Datum uitspraak: 4 mei 2005

**AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK**

Uitspraak in het geding tussen:

1. de vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid "Belangenvereniging Almere-Hout", gevestigd te Almere,
2. de vereniging "Milieu Federatie Flevoland", gevestigd te Lelystad, appellanten,

en

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

1. Procesverloop

Bij besluit van 9 november 2001, no. DGL/L01.421860 heeft verweerder sub 1, met toepassing van artikel 27 van de Luchtvaartwet gelezen in samenhang met artikel 24 van de Luchtvaartwet, het besluit van 23 april 1991, no. RLD/VI/L91.004141, zoals gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, no. DGRDL/VI/L99.350220, waarbij het luchtvaartterrein Lelystad is aangewezen, gewijzigd (hierna: het A-besluit). Bij besluit van gelijke datum, kenmerk M426, heeft verweerder sub 2, in overeenstemming met verweerder sub 1, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het luchtvaartterrein Lelystad (hierna: het RO-besluit).

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

Bij besluit van 11 juli 2002, no. DGL/02.421098, hebben verweerders beslist op deze bezwaren.

Bij uitspraak van 5 november 2003, nr. 200204636/1 heeft de Afdeling de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit en het RO-besluit vernietigd.

Bij besluit van 23 augustus 2004, no. HDJZ/LUV/2004-2077 hebben verweerders opnieuw beslist op de bezwaren.

Verweerder sub 1 heeft het A-besluit deels gewijzigd en verweerder sub 2 heeft het RO-besluit ongewijzigd gehandhaafd.

Tegen deze beslissing op bezwaar hebben de vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid "Belangenvereniging

Almere-Hout" (hierna: de Belangenvereniging Almere-Hout) bij brief van 25 september 2004, bij de Raad van State ingekomen op 30 september 2004, en de vereniging "Milieu Federatie Flevoland" (hierna: de Milieu Federatie) bij brief van 1 oktober 2004, bij de Raad van State ingekomen op 4 oktober 2004, beroep ingesteld. De Belangenvereniging Almere-Hout heeft haar beroep aangevuld bij brief van 24 oktober 2004. De Milieu Federatie heeft haar beroep aangevuld bij brief van 25 oktober 2004.

Bij brief van 17 december 2004 hebben verweerders een verweerschrift ingediend.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van de Belangenvereniging Almere-Hout, de Milieu Federatie en verweerders. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 18 april 2005, waar de Belangenvereniging Almere-Hout, vertegenwoordigd door mr. L.J.A. Damen, gemachtigde, de Milieu Federatie, vertegenwoordigd door mr. A.H.J. van den Biesen, advocaat te Amsterdam, en verweerders, vertegenwoordigd door mr. I.W. Neleman, advocaat te Den Haag, zijn verschenen. Voorts is daar gehoord N.V. Luchthaven Lelystad, vertegenwoordigd door mr. Th.J. Douma, advocaat te Haarlem.

2. Overwegingen

Het standpunt van appellanten

2.1. Appellanten stellen in beroep dat verweerders ten onrechte geen milieueffectrapportage hebben gemaakt. Volgens hen moet, mede gelet op de planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (hierna: pkb Maastricht en Lelystad), nog steeds worden uitgegaan van de ontwikkeling van zowel fase 1 als fase 2 van vliegveld Lelystad.

De Belangenvereniging Almere-Hout stelt in beroep voorts dat verweerders bij het opnieuw nemen van de beslissing op bezwaar ten onrechte geen hoorzitting hebben gehouden. Volgens haar hebben zich nieuwe feiten en omstandigheden voorgedaan, zodat daarvan niet kon worden afgezien.

Het A-besluit en de beslissing op bezwaar

2.2. Het A-besluit voorziet in een wijziging van het aanwijzingsbesluit van 23 april 1991, no. RLD/VI/L91.004141, zoals dat luidt na de wijziging bij besluit van 9 december 1999, no. DGRLD/VI/L99.350220. Bij deze besluiten is het luchtvaartterrein aangewezen, is een geluidszone voor de kleine luchtvaart, een zogenoemde bkl-geluidszone, vastgelegd en is bepaald dat het luchtvaartterrein gebruikt mag worden door burgerluchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg.

Met het A-besluit wordt de geldende aanwijzing onder meer op de volgende onderdelen gewijzigd of aangevuld:

- de vaststelling van een geluidszone voor de grote luchtvaart, een zogenoemde Ke-zone; deze zone is gebaseerd op een aantal vliegbewegingen van 6.900 vaste vleugelvliegtuigen en 23.000 helikopters;
- het vervangen van de gewichtslimiet van 6.000 kg door een ICAO-baancode en baanletter;
- het opnemen van nieuwe handhavingsvoorschriften;
- het opnemen van voorschriften met betrekking tot medische vluchten met spoedeisend karakter;
- het van toepassing verklaren van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat.

2.2.1. Met het A-besluit hebben verweerders beoogd invulling te geven aan de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot "business airport". Bij het nemen van het A-besluit zijn zij er van uitgegaan dat deze ontwikkeling in twee fasen zou plaatsvinden. De eerste fase was bedoeld om de lichtere segmenten van de general aviation van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen, ten einde de druk op Schiphol te verminderen. Fase 2 betrof de verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot kleine luchthaven met een belangrijk accent op zakelijk gebruik, waar ook de snellere en zwaardere categorieën zakelijk en taxiverkeer van Schiphol zouden kunnen worden ontvangen. In de tweede fase zou de startbaan worden verlengd van de huidige 1250 meter tot maximaal 1600 tot 1800 meter.

2.2.2. Verweerders stellen zich op het standpunt dat momenteel geen zicht meer bestaat op een verdere ontwikkeling na fase 1. Volgens hen bestaat daarom geen m.e.r.(-beoordelings)plicht. Zij hebben daartoe overwogen dat het ontwerp A-besluit ter inzage heeft gelegen voor 14 maart 1999, zodat volgens hen ingevolge het bepaalde in artikel II van het Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieueffectrapportage 1994 alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet (hierna: het Besluit van 7 mei

1999), het recht zoals dat geldt voor 14 maart 1999 van toepassing is. Op grond van dat recht geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht voor de met het A-besluit beoogde activiteit, aldus verweerders en daarom hebben zij onder meer de bezwaren die daarop betrekking hebben ongegrond verklaard.

Verweerders stellen zich tenslotte op het standpunt dat in dit geval geen verplichting bestond om de Belangenvereniging Almere-Hout opnieuw te horen, omdat zij al op de hoogte waren van haar standpunt.

Vaststelling van de feiten

2.3. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.3.1. In de planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving is opgenomen dat het segment general aviation (ongeregeld vliegverkeer) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol zoveel mogelijk uitgeplaatst dient te worden naar de luchthaven Lelystad. Deze luchthaven zou derhalve geschikt gemaakt moeten worden voor general aviation, met name het zakelijk luchtverkeer. Dit voornemen is uitgewerkt in brieven van 2 juni 1995 (TK 1994-1995, 23 552, nr. 15), 30 augustus 1996 (TK 1995-1996, 24 872, nr. 1) en 1 oktober 1996 (TK 1995-1996, 24 872, nr. 2) van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer.

2.3.2. Bij brief van 16 mei 2003 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat deel 3 van de pkb Maastricht en Lelystad ter instemming aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer aangeboden. Blijkens de toelichting bij dit kabinetsstandpunt is het beleid van de exploitant van de luchthaven Schiphol gericht op het verplaatsen van general aviation van Schiphol naar luchthaven Lelystad. Het kabinet is van mening dat dit segment, voorzover het Schiphol-onafhankelijk is, zoveel mogelijk geacommodeerd dient te worden op luchthaven Lelystad. Het kabinet bevestigt het beleid zoals dat is beschreven in de planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving en de daaropvolgende eerder genoemde brieven aan de Tweede Kamer. De exploitant van luchthaven Lelystad heeft in zijn ondernemingsplan aangegeven de luchthaven daartoe geschikt te willen maken. Door het verlengen van de start- en landingsbaan en de aanleg van de onverharde parallelle baan kan dit worden bereikt. Ook kunnen op deze wijze de door de exploitant gewenste (zakelijke) lijndiensten worden geacommodeerd, aldus de toelichting.

De Tweede Kamer heeft op 26 juni 2003 en de Eerste Kamer op 18 september 2003 met de pkb Maastricht en Lelystad ingestemd.

2.3.3. In haar uitspraak van 5 november 2003, nr. 200204636/1 inzake de eerste beslissing op bezwaar heeft de Afdeling geoordeeld dat de ontwikkeling van vliegveld Lelystad, die in twee fasen wordt uitgevoerd, voor de toepassing van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999, Stb. 1999, 224 (hierna: het Besluit m.e.r. 1994 (wijziging 1999)) dient te worden gezien als één samenhangende activiteit. Dit betekent volgens de Afdeling dat voor de beoordeling van de m.e.r.- (beoordelings)plicht niet alleen moet worden gelet op de met het A-besluit beoogde eerste fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad, maar ook op de voorzienbare verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad in de tweede fase. De samenhangende activiteit is op grond van het Besluit m.e.r. 1994 (wijziging 1999) m.e.r.- (beoordelings)plichtig, aldus de Afdeling.

2.3.4. De exploitant van de luchthaven heeft verweerders bij brief van 12 december 2003 onder meer verzocht om op korte termijn over te gaan tot herziening van het A-besluit voor fase 1. Voor de lange termijn verzoekt hij af te zien van de implementatie van fase 2. Hij denkt daarbij zeker niet aan afstel, aldus deze brief, maar vindt de investeringen en sterke verhoging van de operationele kosten vanwege de ongewisse ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt en de juridische voortgang thans onverantwoord. Hij acht het wel mogelijk dat Lelystad Airport in de toekomst een belangrijke rol kan vervullen om een nader te bepalen deel van het intra-Europese verkeer te accommoderen.

2.3.5. Bij brief van 18 mei 2004 (TK 2003-2004, 28 730, nr. 8) hebben de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de pkb Maastricht en Lelystad, zoals goedgekeurd door de Tweede en de Eerste Kamer der Staten Generaal, aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer aangeboden.

In de pkb Maastricht en Lelystad zijn de uitgangspunten, de hoofdlijnen en de kaders voor verdere besluitvorming ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthavens Maastricht en Lelystad opgenomen. De pkb Maastricht en Lelystad heeft als planhorizon het jaar 2015 en heeft een geldigheidsduur van vijf jaar na de inwerkingtreding. Voor de luchthaven Lelystad geldt voor de maximale geluidsbelasting ten gevolge van het luchtverkeer een indicatieve 35 Ke-geluidszone en een indicatieve omhullende 47 Bkl-geluidszone. Het kabinet stemt in met een verlenging van de verharde start- en landingsbaan tot maximaal 2.100 meter met een breedte van maximaal 30 meter en de aanleg van een onverharde parallelle baan van maximaal 900 meter. Hierdoor kan de luchthaven Lelystad het segment general aviation van Schiphol overnemen en zich ontwikkelen tot luchthaven met een zakelijk karakter, aldus de pkb Maastricht en Lelystad.

2.3.6. Bij brief van 18 mei 2004 (TK 2003-2004, 26 893 en 28 730, nr. 9) heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat tevens aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer meegedeeld in het verzoek van de exploitant van de luchthaven, zoals hiervoor onder 2.3.4 weergegeven, geen aanleiding te zien om met het uitbrengen van de pkb Maastricht en Lelystad te wachten. Zij schrijft in die brief onder meer dat "afgezien van onduidelijkheid van de zijde van de exploitant [...] het kabinet bij planologisch beleid een andere horizon en scope [hanteert] dan de luchtvaartsector. De sector laat zich bij beslissingen omtrent investeringen vooral leiden door conjuncturele ontwikkelingen en marktverhoudingen tussen partijen in de luchtvaart. Betrokken partijen rond de luchthaven zijn gebaat bij planologische rust en duidelijkheid. Om die reden acht ik van belang ook het deel van de PKB dat luchthaven Lelystad betreft nu van kracht te laten zijn."

2.3.7. Op 18 mei 2004 is de pkb Maastricht en Lelystad in de Staatscourant bekend gemaakt, zodat deze ingevolge artikel 2a, negende lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening op 19 mei 2004 in werking is getreden.

2.3.8. Ingevolge artikel 7.27, eerste lid, van de Wet milieubeheer neemt het bevoegd gezag een besluit bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport moet worden gemaakt niet dan nadat toepassing is gegeven aan de artikelen 7.12 tot en met 7.26 van de Wet milieubeheer.

Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer in samenhang met artikel 2, eerste lid, van het Besluit m.e.r. 1994 (wijziging 1999) en onderdeel C, onder 6.3 van de bij dat besluit behorende bijlage, is de wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging of verbreding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van het luchtvaartterrein aangewezen als een activiteit ten aanzien waarvan het maken van een m.e.r. verplicht is, mits de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.800 meter of meer, en een geluidszone als bedoeld in artikel 25a, een variant geluidszone als bedoeld in artikel 25b, eerste lid, of een tijdelijke geluidszone als bedoeld in artikel 25c, eerste lid, van de Luchtvaartwet wordt vastgesteld of gewijzigd, tenzij de gewijzigde zone geheel valt binnen de oorspronkelijke geluidszone of de zone vervalft. Daarbij is het besluit bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de Luchtvaartwet tot wijziging van de aanwijzing, bedoeld in artikel 18, eerste lid, van de Luchtvaartwet aangewezen als het besluit waarvoor deze verplichting geldt.

Ingevolge artikel II van het Besluit van 7 mei 1999, voorzover van belang, blijft met betrekking tot een activiteit als bedoeld in artikel 7.2 van de Wet milieubeheer het recht zoals dat voor 14 maart 1999 geldt van toepassing indien door het bevoegd gezag mededeling is gedaan van een ontwerp onderscheidenlijk een voorontwerp van een besluit bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport moet worden gemaakt en dit ontwerp onderscheidenlijk dit voorontwerp ter inzage is gelegd.

2.3.9. Ingevolge artikel 7:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht stelt een bestuursorgaan, voordat het op het bezwaar beslist, belanghebbenden in de gelegenheid te worden gehoord.

Ingevolge artikel 7:9 van de Algemene wet bestuursrecht wordt, wanneer na het horen aan het bestuursorgaan feiten of omstandigheden bekend worden die voor de op het bezwaar te nemen beslissing van aanmerkelijk belang kunnen zijn, dit aan belanghebbenden meegedeeld en worden zij in de gelegenheid gesteld daarover te worden gehoord.

Voorafgaand aan de eerste beslissing op bezwaar van 11 juli 2002 is de Belangenvereniging Almere-Hout in de gelegenheid gesteld te worden gehoord.

Het oordeel van de Afdeling ten aanzien van de m.e.r.-plicht

2.4. Na de hiervoor genoemde uitspraak van de Afdeling van 5 november 2003 hebben verweerders de pkb Maastricht en Lelystad in werking doen treden door deze bekend te maken op de daartoe voorgeschreven wijze. In het verzoek van de exploitant hebben zij geen aanleiding gezien om niet tot bekendmaking over te gaan. Gelet hierop moet worden geconcludeerd dat het thans geldende beleid van verweerders nog steeds is gericht op de totale ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot luchthaven met een zakelijk karakter en verlenging van de start- en landingsbaan tot maximaal 2.100 meter. Toekomstige wijzigingen van het aanwijzingsbesluit voor luchtvaartterrein Lelystad, of die nu op verzoek van de exploitant, dan wel ambtshalve door verweerder sub 1 worden genomen, dienen ingevolge artikel 18, eerste lid, van de Luchtvaartwet, met dit beleid in overeenstemming te zijn en aan dit beleid te worden getoetst. De pkb Maastricht en Lelystad moet derhalve worden beschouwd als het kader voor de voorzienbare verdere ontwikkeling van het vliegveld. Gelet op dit beleid is thans niet aannemelijk dat van deze ontwikkeling zal worden afgezien.

Gezien het voorgaande dient voor de toepassing van het Besluit m.e.r. 1994 (wijziging 1999) de totale ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot "business airport" nog steeds te worden gezien als één samenhangende activiteit. Dit betekent dat voor de beoordeling van de m.e.r.- (beoordelings)plicht niet alleen moet worden gelet op de met het bestreden besluit beoogde eerste fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad, maar ook op de voorzienbare verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad, zoals neergelegd in de pkb Maastricht en Lelystad.

De samenhangende activiteit is op grond van het Besluit m.e.r. 1994 (wijziging 1999) m.e.r.-plichtig, omdat in de pkb Maastricht en Lelystad is voorzien in een baanverlenging tot maximaal 2.100 meter en tevens een geluidszone als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet wordt vastgesteld of gewijzigd, die niet geheel valt binnen de oorspronkelijke geluidszone. De overgangsbepaling uit het Besluit van 7 mei 1999 is in dit geval niet relevant aangezien voor 14 maart 1999 geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen waarin werd voorzien in de totale samenhangende activiteit.

Gezien het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat door de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit geen gevolg is gegeven aan de uitspraak van de Afdeling van 5 november 2003 en voorts dat het besluit is genomen in strijd met artikel 7.27 van de Wet milieubeheer.

Het oordeel van de Afdeling ten aanzien van de hoorplicht

2.5. De hoorplicht van artikel 7:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, vormt een onderdeel van de bezwaarschriftprocedure. Aan deze hoorplicht is voldaan, nu de Belangenvereniging Almere-Hout voorafgaand aan de eerste beslissing op bezwaar van 11 juli 2002 in de gelegenheid is gesteld te worden gehoord. In artikel 7:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht is geen algemene verplichting opgenomen tot het opnieuw horen bij het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar ter voldoening aan een uitspraak van de Afdeling, waarbij de eerdere beslissing op bezwaar is vernietigd.

De mededelingen van de exploitant hebben verweerders geleid tot de conclusie dat thans in weerwil van de eerder genoemde uitspraak van de Afdeling van 5 november 2003 geen m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Deze mededelingen, die dateren van na de hoorzitting ten behoeve van de eerste beslissing op bezwaar, zijn voor hen derhalve van aanmerkelijk belang geweest, als bedoeld in artikel 7:9 van de Algemene wet bestuursrecht. Het feit dat de nieuwe beslissing op bezwaar op dit punt niet anders was dan de eerste beslissing op bezwaar is niet van belang, omdat die beslissing juist vanwege dit punt was vernietigd en in het bestreden besluit door verweerders van een nieuwe motivering is voorzien. Nu appellante niet in de gelegenheid is gesteld over de mededelingen van de exploitant te worden gehoord, is het bestreden besluit tot stand gekomen in strijd met artikel 7:9 van de Algemene wet bestuursrecht.

Slotconclusie

2.6. Gelet op al het voorgaande zijn de beroepen gegrond en dient de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit te worden vernietigd. De overige beroepsgronden tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit behoeven gezien het voorgaande geen bespreking. Gelet op de 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 en dient deze beslissing wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht te worden vernietigd.

Proceskostenveroordeling

2.7. Verweerders dienen op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen van de Belangenvereniging Almere-Hout en de Milieu Federatie tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit en het RO-besluit gegrond;

II. vernietigt de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit en het RO-besluit;

III. veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij de Belangenvereniging Almere-Hout en de Milieu Federatie in verband met de behandeling van de beroepen opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 685,75, waarvan een gedeelte groot € 644,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het bedrag dient als volgt door de Staat der Nederlanden onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald:

1. aan de Belangenvereniging Almere-Hout: een bedrag van € 41,75;

2. aan de Milieu Federatie: een bedrag van € 644,00;

IV. gelast dat de Staat der Nederlanden aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen

betaalde griffierecht ten bedrage van € 273,00 elk vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.C.K.W. Bartel, Voorzitter, en mr. J.G.C. Wiebenga en mr. M.W.L. Simons-Vinckx, Leden, in tegenwoordigheid van mr. B.C. Bošnjakoviæ, ambtenaar van Staat.

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

Uitgesproken in het openbaar op 4 mei 2005

410.
