


## Uitspraken

ZAAKNUMMER	200909551/1/R1
DATUM VAN UITSpraak	woensdag 7 december 2011
TEGEN	de minister van Verkeer en Waterstaat
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Luchtvaart 

200909551/1/R1.

Datum uitspraak: 7 december 2011

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Zeewolde,
  2. de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout (hierna: de BAH), gevestigd te Almere,
  3. het college van burgemeester en wethouders van Dronten,
  4. het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde,
  5. [appellant sub 5] en anderen, wonend te Zeewolde,
  6. [appellant sub 6], gevestigd onderscheidenlijk wonend te Lelystad,
  7. de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten,
  8. [appellant sub 8], wonend onderscheidenlijk gevestigd te Lelystad,
  9. de stichting Stichting CDO Lelystad Airport (hierna: de stichting CDO), gevestigd te Lelystad,
  10. [appellant sub 10], gevestigd te Dronten,
- appellanten,

en

de minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de minister van V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: de minister van VROM), beide thans: de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu (hierna: de staatssecretaris),  
verweerder.

### 1. Procesverloop

Bij besluit van 16 oktober 2009, no. VENW/DGLM-2009/1798, heeft de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, met toepassing van artikel 18 en 23 van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw) het luchtvaartterrein Lelystad Airport aangewezen (hierna: het A-besluit).

Bij besluit van gelijke datum, heeft de minister van VROM, in overeenstemming met de minister van V&W, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) voor het luchtvaartterrein Lelystad Airport (hierna: het RO-besluit).

Tegen deze besluiten hebben [appellant sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 9 december 2009, de BAH en het college van Dronten bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 16 december 2009, het college van Zeewolde en [appellant sub 5] en anderen bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 17 december 2009, [appellant sub 6], de colleges van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, en [appellant sub 8] bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 18 december 2009, en de stichting CDO en [appellant sub 10] bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 21 december 2009, beroep ingesteld. De BAH heeft haar beroep aangevuld bij brief van 10 januari 2010. Het college van Dronten heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 13 januari 2010. [appellant sub 8] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 15 januari 2010.

De minister van V&W en de minister van VROM (hierna tezamen en in enkelvoud: de minister) hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. [appellant sub 1], de BAH, het college van Zeewolde, de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, [appellant sub 8] en anderen, de stichting CDO, de staatssecretaris en de naamloze vennootschap Luchthaven Lelystad N.V. (hierna: de exploitant) hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

[appellant sub 6], het college van Zeewolde en [appellant sub 8] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 29 september 2011, waar [appellant sub 1], in persoon, het college van Dronten, vertegenwoordigd door mr. J.H. van Keeken, werkzaam bij de gemeente, de BAH, vertegenwoordigd door mr. L.J.A. Damen, voorzitter, het college van Zeewolde, vertegenwoordigd door mr. M.A.A. Soppe, advocaat te Enschede, en dr. G.J. van Blokland, werkzaam bij M+P Adviseurs, [appellant sub 5] en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigde], de colleges van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, vertegenwoordigd door ing. J.E.M. Raes, werkzaam bij de Regio Noord-Veluwe (hierna: de RNV), K. Braamskamp, werkzaam bij de gemeente Ermelo, en R.P.C. van Drunen, werkzaam bij de gemeente Harderwijk, [appellant sub 6], vertegenwoordigd door mr. J.A. Wols, werkzaam bij Achmea Rechtsbijstand, [gemachtigden], [appellant sub 8], vertegenwoordigd door mr. L.W.B. Devillers, advocaat te Den Haag, en mr. G.J.I.M. Seelen, advocaat te Leiden, de stichting CDO, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de staatssecretaris, vertegenwoordigd door mr. M. Rus-van der Velde en mr. R.S.J. Schmul, beiden advocaat te Den Haag, zijn verschenen. Voorts zijn ter zitting de exploitant, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en het college van gedeputeerde staten van Flevoland, vertegenwoordigd door [gemachtigde], als partij gehoord.

## 2. Overwegingen

### Overgangsrecht

2.1. Op 24 december 2008 zijn met de inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (hierna: RBML) de artikelen 18 tot en met 37 en 38 tot en met 56 van de Lvw vervallen. Ingevolge artikel XVIa, eerste lid, van de RBML, voor zover relevant, blijft op verzoeken voor een aanwijzing voor een burgerluchtvaartterrein op grond van artikel 18 van de Lvw het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 van de Lvw alsmede het bepaalde in de planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad 2004 (hierna: de PKB) van toepassing zoals die luiden op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van deze wet.

Ingevolge artikel XVII, eerste lid, voor zover hier van belang, blijft artikel 30 van de Lvw van toepassing op een nog niet onherroepelijk geworden wijziging van een aanwijzing van een burgerluchtvaartterrein op grond van artikel 18, eerste lid, van de Lvw.

Voorts blijft ingevolge artikel XVII, eerste lid, het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 van de Lvw, zoals die luiden op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onder C, van toepassing op een op grond van artikel 30 van de Lvw vast te stellen besluit.

2.1.1. Het verzoek van de exploitant om het nemen van een aanwijzingsbesluit dateert van 8 mei 2008, zodat het overgangsrecht van toepassing is.

### Ontvankelijkheid

2.2. Tegen een besluit als bedoeld in de artikelen 23, eerste lid, en 27, eerste lid, van de Lvw,

zoals deze ten tijde van belang luiden, kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het beroep kan mede de in artikel 26, eerste lid, van de Lvw bedoelde aanwijzingen en voorschriften omvatten.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Ingevolge het tweede lid worden ten aanzien van bestuursorganen de hun toevertrouwde belangen als hun belangen beschouwd.

Ingevolge het derde lid worden ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

2.2.1. Het onderscheidenlijke grondgebied van de gemeenten Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten ligt op een afstand van ten minste 18 km tot het luchtvaartterrein en op grote afstand van de bij het aanwijzingsbesluit behorende geluidzones. Het grondgebied van deze gemeenten bevindt zich niet onder of in de directe nabijheid van het zogenoemde glijpad voor landende vliegtuigen dat zich tot op ongeveer 18 km voor de baan bevindt. De afstanden zijn zo groot dat het belang van de onderscheidenlijke colleges niet rechtstreeks bij de bestreden besluiten is betrokken. Voorts hebben deze colleges geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks deze afstanden een aan hen toevertrouwd belang rechtstreeks bij de besluiten is betrokken. De enkele omstandigheid dat vliegbewegingen van een aan- of uitvliegroute van luchtvaartterrein Lelystad Airport over het grondgebied van de desbetreffende gemeente hoorbaar zijn, is daarvoor niet voldoende.

De conclusie is dat de colleges van Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten geen belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2, eerste en tweede lid, van de Awb, bij de bestreden besluiten zijn en dat zij daartegen ingevolge artikel 30, eerste lid, van de Lvw geen beroep kunnen instellen.

Het beroep van de colleges van Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten is niet-ontvankelijk.

2.2.2. Voor zover de ontvankelijkheid van het beroep van het college van Harderwijk is betwist overweegt de Afdeling als volgt.

Ter zitting heeft het college van Harderwijk te kennen gegeven dat het grondgebied van Harderwijk zich op korte afstand van de Bkl-geluidzone bevindt, waardoor het college vreest voor hinder. Het grondgebied van Harderwijk bevindt zich op minder dan drie km van deze zone. Gelet op deze afstand bestaat naar het oordeel van de Afdeling aanleiding om een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang aan te nemen.

De conclusie is dat het college van Harderwijk belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2, eerste en tweede lid, van de Awb, bij de bestreden besluiten is en dat het daartegen ingevolge artikel 30, eerste lid, van de Lvw beroep kan instellen.

Het A-besluit

2.3. Het A-besluit heeft als doel een (geleidelijke) ontwikkeling van Lelystad Airport tot een winstgevende luchthaven met positieve economische effecten voor de omgeving mogelijk te maken. Tevens is het de bedoeling om de lichtere segmenten van de general aviation (ongeregelde vluchten) te verplaatsen van Schiphol Airport naar Lelystad Airport en lijnverbindingen naar Europese bestemmingen met daarvoor geschikte passagiersvliegtuigen van beperkte omvang op te zetten. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (hierna: het MMA) uit het MER.

Het A-besluit is genomen naar aanleiding van een aanvraag hiertoe van de exploitant en voorziet onder meer in de mogelijkheden om:

- de bestaande verharde start- en landingsbaan te verlengen tot een lengte van 2.100 meter,

waarvan de baanbreedte 30 meter bedraagt;

- een taxibaan aan te leggen met een breedte van 15 meter ten noorden van de start- en landingsbaan;
- een nieuw afhandelingsareaal aan te leggen aan de noordzijde van de luchthaven;
- het Bkl-verkeer uit te breiden tot een omvang van ongeveer 120.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- het Ke-verkeer uit te breiden tot een omvang van ongeveer 58.440 vliegtuigbewegingen per jaar, waarbij een maximum van 5.000 wordt gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen van het type zoals Boeing 737/Airbus 320 dan wel daarmee vergelijkbare typen;
- de luchthaven open te stellen tussen 06.00 uur en 23.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

In de toelichting bij het A-besluit staat verder dat de minister het door de recente economische ontwikkelingen en de daarmee samenhangende vertraagde marktontwikkelingen niet realistisch acht om er van uit te gaan dat direct geïnvesteerd zal worden in een baanverlenging waardoor groter verkeer mogelijk wordt. Vooruitlopend op een baanverlenging en verruiming van de geluidzone en openingstijden zijn evenwel een ontwikkeling tot zakenluchthaven en rendabele exploitatie mogelijk. Derhalve is er voor gekozen meer ruimte te bieden voor de ontwikkeling van de luchthaven met aandacht voor de belangen van de omgeving en de huidige economische situatie, inhoudende dat voor de periode tot ingebruikname van de verlengde baan een tijdelijke geluidzone voor het Ke-verkeer wordt vastgesteld. Door een tijdelijke zone vast te leggen wordt de omgeving beschermd tegen 'oneigenlijk' gebruik van de geluidscontour die is bestemd voor groter verkeer. Deze tijdelijke Ke-geluidzone wordt gebaseerd op het verwachte gebruik uitgaande van een onverlengde baan (de thans bestaande baan van 1.250 meter). Op het moment dat de verlengde baan van 2.100 meter in gebruik wordt genomen, gaat de grotere Ke-geluidzone gelden.

#### Het RO-besluit

2.4. Het RO-besluit brengt mee dat de raden van de gemeenten Lelystad, Dronten en Zeewolde voor de gronden waarop het A-besluit betrekking heeft, binnen een jaar na inwerkingtreding van beide besluiten bestemmingsplannen moeten vaststellen die in overeenstemming zijn met de inhoud en voorschriften van het A-besluit.

#### Intrekking

2.5. Ter zitting heeft de BAH haar beroepsgronden die zien op de behandeling van de zienswijzen door de Commissie ingesteld op grond van artikel 21 Lvw (hierna: Commissie 21), de PKB, inspraak omtrent het opnemen van de tijdelijke situatie en het onderzoeken van de tijdelijke situatie in het MER ingetrokken.

#### Formele gronden

2.6. De stichting CDO kan zich niet verenigen met de wijze van totstandkoming van het advies van de Commissie 21. Zij stelt dat de Commissie 21 te weinig tijd heeft gehad om de zienswijzen te vertalen in een advies voor de minister waardoor zij niet tot een gedegen advies heeft kunnen komen. Volgens de stichting CDO wekt de procedure een schijn van willekeur op nu in een laat stadium nog een vertegenwoordiger van de minister is aangeschoven en de bezwaren met betrekking tot landbouw zijn weggeveegd.

2.6.1. Bij het A-besluit is het advies van de Commissie 21 betrokken. Weliswaar wordt in dit stuk gesteld dat het opstellen hiervan onder tijdsdruk heeft moeten plaatsvinden, maar hieruit volgt niet dat voor dit advies onvoldoende tijd beschikbaar was. Ter zitting heeft de stichting CDO voorts erkend dat zij op de hoogte was gebracht van het feit dat een extra vertegenwoordiger van

de minister aan het overleg zou deelnemen.

Uit hetgeen de stichting CDO heeft aangevoerd is niet aannemelijk geworden dat sprake zou zijn van willekeur. Er is niet gebleken dat bepaalde bezwaren niet in het advies zijn betrokken. Het betoog faalt.

2.7. [appellant sub 5] en anderen betogen dat de adviezen van de Commissie 21 en de analyse daarvan in de zienswijzen ten onrechte niet zijn meegenomen in het A-besluit. Zij stellen dat de Commissie 21 niet serieus genomen is, nu haar vragen niet beantwoord zijn. Ook worden de indieners van de zienswijzen hiermee tekort gedaan. Voorts ontbreekt het advies van de Commissie voor de milieu effect rapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) in hoofdstuk 6 van het A-besluit.

2.7.1. In de nota van toelichting bij het A-besluit zijn de paragrafen 6.2 en 6.4 gewijd aan de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. onderscheidenlijk het advies van de Commissie 21. Deze adviezen zijn blijkens de stukken bij het A-besluit betrokken. Er is niet gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten uit de adviezen of uit de inspraakreacties niet in de overwegingen zijn betrokken. Het betoog faalt.

2.8. Voor zover wordt betoogd dat onvoldoende is ingegaan op de zienswijzen, overweegt de Afdeling als volgt. Artikel 3:46 van de Awb verzet zich er niet tegen dat de minister de zienswijzen samengevat weergeeft. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Er is niet gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken.

Inhoudelijke gronden

Tijdelijke zone

2.9. De BAH en het college van Dronten kunnen zich niet verenigen met het A-besluit voor zover deze voorziet in zowel een tijdelijke als een definitieve situatie. Aangezien onbekend is wanneer de baanverlenging zal worden gerealiseerd en dit bovendien afhankelijk is van de exploitant is volgens hen sprake van een rechtsonzekere situatie.

2.9.1. De minister stelt zich op het standpunt dat zeker is dat de baanverlenging er komt, maar dat het moment van realisatie afhankelijk is van de exploitant. Vanwege deze onzekerheid is er voor gekozen om, totdat deze baanverlenging is gerealiseerd, te voorzien in een tijdelijke situatie waarbij beperkingen zijn gesteld aan de geluidzone om onterecht gebruik en overlast te voorkomen. De Lvw maakt in artikel 25c mogelijk dat een tijdelijke geluidzone wordt vastgesteld. Het vaststellen van een dergelijke zone betreft geen afwijking van de aanvraag aangezien de door de exploitant aangevraagde baanverlenging is vergund. De tijdelijke geluidzone ziet slechts op de periode tot aan de ingebruikname van de verlengde baan. Aan het in werking treden van de definitieve geluidzone zijn geen andere eisen gesteld dan dat de verlengde baan is aangelegd en in gebruik wordt genomen.

2.9.2. Ingevolge artikel 5 van het A-besluit gelden rond het luchtvaartterrein de volgende geluidzones:

a. een tijdelijke geluidzone voor luchtvaartuigen, als bedoeld in artikel 25c gelezen in samenhang met artikel 25a en 25, eerste lid, onder a, van de Lvw met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidzone is met bijbehorende contouren aangegeven op een topografische kaart in bijlage E1 behorende bij het A-besluit en geldt vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit tot het moment van ingebruikname van de in artikel 4, tweede lid, genoemde verlengde baan van 2.100 m;

b. een geluidzone voor luchtvaartuigen, als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Lvw met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidzone is met bijbehorende contouren aangegeven op een

topografische kaart in bijlage E2 behorende bij het A-besluit en geldt vanaf het moment van ingebruikname van de verlengde baan van 2.100 meter.

Ingevolge artikel 4, tweede lid, voor zover relevant, is op het luchtvaartterrein gelegen:

- a. een verharde baan met een lengte van 2.100 meter, zoals aangegeven op de kaart in bijlage B1;
- b. tot aan ingebruikname van deze baan een verharde baan met een lengte van 1.250 meter, zoals aangegeven op de kaart in bijlage B2.

Ingevolge artikel 25a van de Lvw, voor zover van belang, wordt voor iedere grenswaarde die krachtens artikel 25, eerste lid, ten aanzien van een luchtvaartterrein wordt vastgesteld, bij de aanwijzing van dat luchtvaartterrein een geluidzone rond dat terrein vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de grenswaarde niet mag overschrijden.

Ingevolge artikel 25b, eerste lid, kunnen bij de aanwijzing van het luchtvaartterrein afhankelijk van het beschikbare banenstelsel of van de aan- en uitvliegroutes meerdere varianten geluidzones worden vastgesteld voor iedere voor het luchtvaartterrein vastgestelde grenswaarde.

Ingevolge het tweede lid dient, indien het eerste lid wordt toegepast, de aanwijzing zo te worden geformuleerd dat op een bij de aanwijzing vastgesteld tijdstip uit de aanwijzing volgt welke variant op dat tijdstip als de definitieve geluidzone moet worden beschouwd. Op dat tijdstip vervallen de overige varianten.

Ingevolge het derde lid kan het in het tweede lid bedoelde tijdstip worden bepaald op ten hoogste tien jaar te rekenen vanaf het tijdstip waarop ingevolge artikel 3:44, eerste lid, onderdeel a, gelezen in samenhang met 3:12, tweede lid, van de Awb van het besluit tot aanwijzing mededeling is gedaan in de Staatscourant.

Ingevolge artikel 25c, eerste lid, voor zover relevant, kunnen bij de aanwijzing van het luchtvaartterrein vooruitlopend op de vaststelling van de geluidzone bedoeld in artikel 25a, een of meer tijdelijke geluidzones worden vastgesteld.

2.9.3. Ingevolge artikel 4 en de bijlagen B1 en B2 behorende bij het A-besluit wordt in het A-besluit voorzien in baanverlenging en geldt, totdat deze heeft plaatsgevonden, de tijdelijke situatie met een baan van 1.250 meter. Gedurende de tijdelijke situatie geldt een afwijkende geluidzone, die eveneens in het A-besluit is opgenomen.

Nu in het A-besluit twee geluidzones zijn vastgelegd, waarvan de geldigheid gekoppeld is aan de beschikbare baan, is de Afdeling anders dan de minister van oordeel dat het A-besluit geen besluit als bedoeld in artikel 25c van de Lvw betreft, maar een besluit als bedoeld in artikel 25b van deze wet. Anders dan de BAH en het college van Dronten acht de Afdeling het voldoende rechtszeker en niet in strijd met artikel 25b, tweede lid, van de Lvw dat de geldigheid van de definitieve geluidzone aan het moment van ingebruikname van de verlengde baan is gekoppeld. Echter, nu niet duidelijk is wanneer deze ingebruikname zal plaatsvinden, is naar het oordeel van de Afdeling niet zeker dat dit tijdstip is gelegen op ten hoogste tien jaar te rekenen vanaf het tijdstip waarop van het besluit tot aanwijzing mededeling is gedaan in de Staatscourant, zodat niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 25b, derde lid, van de Lvw. De betogen slagen.

Vastlegging aan- en uitvliegroutes

2.10. De BAH, het college van Zeewolde en het college van Dronten betogen dat de routestructuur voor het Ke-verkeer ten onrechte niet is vastgelegd, waardoor handhaving hiervan niet mogelijk is.

[appellant sub 1] en het college van Zeewolde stellen dat niet verzekerd is dat de aan- en uitvliegroutes waar in het MER en in de besluitvorming vanuit is gegaan zullen worden gevolgd of

dat in de toekomst andere routes zullen worden gevlogen in welk geval de informatie uit het MER nutteloos zou zijn.

Het college van Zeewolde en het college van Dronten betogen dat de aan- en uitvliegroutes bepalend zijn geweest voor de besluitvorming, onder meer vanwege de in het A-besluit vastgelegde geluidzones en de keuze voor het MMA. Hierom, en vanuit het oogpunt van rechtsbescherming, had volgens het college van Zeewolde duidelijkheid moeten worden geboden over de precieze situering en verankering van de vliegroutes. De stelling van de minister, dat de aan- en uitvliegroutes niet zijn vastgelegd omdat deze geen onderdeel van de bestreden besluiten vormen, kan het college van Zeewolde niet volgen nu in het MER uitvoerig aandacht is besteed aan deze routes. Volgens hem kunnen het MER en het A-besluit niet los worden gezien van de vliegroutes.

2.10.1. De minister stelt zich op het standpunt dat vliegroutes geen onderdeel uitmaken van het A-besluit, maar dat deze worden neergelegd in de Regeling Luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures en in de Aeronautical Information Publication (hierna: AIP).

2.10.2. Ingevolge artikel 20, eerste lid, aanhef en onder d, sub 1, van de Lvw, bevat het ontwerpbesluit in ieder geval een plan in hoofdzaak voor de aanleg en het gebruik van het luchtvaartterrein, waarin in ieder geval is aangegeven de ligging van de banen met de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes.

2.10.3. Voorop staat dat de gevolgen van het A-besluit niet alleen moeten worden beoordeeld aan de hand van de daarin opgenomen geluidzones en voorschriften, maar ook aan de hand van de gevolgen die direct voortvloeien uit het (gewijzigde) gebruik van de luchthaven dat het A-besluit mogelijk maakt. Niet in geschil is dat de aan- en uitvliegroutes daarbij een grote rol spelen. Op basis van onderzochte routevoorstellen zijn in het MER immers twee alternatieven beoordeeld, te weten het PA en het MMA. In het A-besluit wordt er van uitgegaan dat zal worden gekozen voor het MMA. Naast het feit dat de keuze voor het MMA en de vaststelling van de geluidzones direct afhankelijk zijn van de voorgestelde aan- en uitvliegroutes, is in het MER ook gekeken naar de mogelijkheden om vliegroutes boven stedelijk gebied, stiltegebieden, Natura 2000- en andere natuurgebieden te mijden en de spreiding van vliegroutes te beperken.

2.10.4. In de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008, zaakno. [200606822/1](#), is overwogen dat de routestructuur geen onderdeel uitmaakt van het A-besluit, maar dat deze wel in het MER dient te worden onderzocht. Daarnaast is in die zaak echter ook beoordeeld of de minister bij de vaststelling van het A-besluit in redelijkheid van de routes zoals onderzocht in het MER heeft kunnen uitgaan. Tussen de situatie in deze uitspraak en onderhavige situatie bestaat een relevant verschil, aangezien in de situatie waarop de uitspraak van 13 februari 2008 ziet, ten tijde van het nemen van dat A-besluit de routes reeds waren vastgelegd, zodat de routes om die reden voldoende gewaarborgd waren. Ten tijde van de vaststelling van het onderhavige A-besluit waren de voorgestane aan- en uitvliegroutes, waarvan in het MER is uitgegaan, evenwel nog niet op de door de minister genoemde wijze vastgesteld. Ook ten tijde van de zitting lagen de aan- en uitvliegroutes nog niet vast en wordt, zo heeft de minister te kennen gegeven, deze vaststelling ook niet op korte termijn verwacht, althans niet voor maart 2012. In het onderhavige geval ontbreekt daarom een dergelijke waarborg.

2.10.5. Gelet op de tekst van artikel 20, eerste lid, aanhef en onder d, sub 1, van de Lvw en de gevolgen die de aan- en uitvliegroutes kunnen hebben, is de Afdeling van oordeel dat deze uiterlijk ten tijde van de vaststelling van het A-besluit vast moeten staan. Indien deze niet vaststaan is het immers niet zeker via welke routes daadwerkelijk zal worden gevlogen en is het niet mogelijk de gevolgen van het A-besluit vast te stellen en te beoordelen. Het feit dat in het MER van de voorgenomen aan- en uitvliegroutes is uitgegaan en een kaart met deze routes in een bijlage bij het A-besluit zijn opgenomen is daartoe niet voldoende. De Afdeling betreft hierbij dat meerdere routevoorstellen zijn onderzocht en dat in het A-besluit weliswaar is gekozen voor het MMA, maar dat nu de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes niet vastliggen, in beginsel ook van andere routevoorstellen gebruik kan worden gemaakt. De verklaring van de minister in het verweerschrift dat volgens deze aan- en uitvliegroutes zal worden gevlogen acht de Afdeling evenmin voldoende zekerheid te bieden. Dit is temeer het geval nu de minister ter zitting van deze stellige uitspraak in het verweerschrift heeft moeten terugkomen en heeft verklaard dat ten

opzichte van de voorgestane aan- en uitvliegroutes, zoals onderzocht in het MER, bij de definitieve vaststelling van de routes waarschijnlijk enkele wijzigingen zullen plaatsvinden.

Dit alles overwegende heeft de minister zich bij de besluitvorming niet in redelijkheid op de voorgestane aan- en uitvliegroutes kunnen baseren. De betogen slagen.

2.10.6. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen heeft hetgeen [appellant sub 1], de BAH, het college van Zeewolde en het college van Dronten in dit kader voor het overige hebben aangevoerd geen bespreking meer.

2.10.7. Ter zitting is gebleken dat de concentratiepunten voor Bkl-verkeer boven de Veluwerandmeren ook nog niet zijn vastgelegd in de AIP. Ook hiervoor geldt dientengevolge dat het niet mogelijk is de gevolgen van de A-besluit vast te stellen en te beoordelen.

Gelet hierop heeft de beroepsgrond van het college van Harderwijk die ziet op dit onderwerp geen bespreking meer.

[appellant sub 8]

2.11. De woning van [appellant sub 8] bevindt zich binnen de sloopzone van de individuele risicocontour (PR 10-5-contour). [appellant sub 8] betoogt dat ten onrechte niet in het A-besluit is aangegeven hoe met zijn woning zal worden omgegaan en stelt dat sprake is van een onlosmakelijk verband tussen zijn woning en zijn bedrijf. Voor de bedrijfsvoering is het essentieel dat de woning zich op korte afstand van het bedrijf bevindt. Hij vreest voor beperkingen voor zijn bedrijf op termijn als gevolg van de ligging binnen deze sloopzone. [appellant sub 8] wenst daarom een toezegging dat zijn bedrijf, inclusief het woonhuis, kan worden verplaatst en wel op onteigeningsbasis.

2.11.1. De minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de Lvw geen wettelijk kader biedt voor externe veiligheid en dat tot het nieuwe wettelijk kader, het RBML voor Lelystad Airport gaat gelden, het interimbeleid van toepassing is. Dit interimbeleid vindt zijn basis in een brief van de staatssecretaris van V&W van 28 november 2005 (DGTL 05.005431) en heeft tot doel te voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen binnen gebieden met een PR 10-5-contour plaatsvinden. Daartoe staat in het beleid dat binnen een dergelijk gebied in principe geen nieuwbouw mag worden gerealiseerd. Dit interimbeleid is enkel van toepassing op nieuwe situaties. Reeds aanwezige of reeds in het bestemmingsplan geprojecteerde nieuwbouw valt niet onder het interimbeleid.

Voor Lelystad Airport wordt uiterlijk 1 november 2014 een luchthavenbesluit op grond van de Wet Luchtvaart vastgesteld. Op dat moment worden ook de regels met betrekking tot externe veiligheid die zijn opgenomen in het Besluit burgerluchthavens van kracht. Dit beleid houdt, kort gezegd, in dat in gebieden met een PR 10-5-contour woningen en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming worden onttrokken en nieuwbouw niet is toegestaan. Bewoners van bestaande woningen hebben een blijfrecht. Als zij voldoende van alle risico's op de hoogte zijn kunnen zij niet gedwongen worden te vertrekken. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat een uitzondering wordt gemaakt voor bedrijfswoningen, die ook als zij binnen de PR 10-5-contour liggen, niet aan hun bestemming kunnen worden onttrokken en waarvoor vervangende nieuwbouw wel is toegestaan. Dit vanwege de nauwe verbondenheid van de woning met de grondgebondenheid van een bedrijf.

De woning van [appellant sub 8] moet volgens de minister worden aangemerkt als een bedrijfswoning, zodat hij op grond van de nieuwe regelgeving niet zal behoeven te vertrekken.

2.11.2. Artikel 10 van het Besluit burgerluchthavens luidt als volgt:

1. In het gebied dat gelegen is op en binnen een 10-5-plaatsgebonden risicocontour:

a. worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken;



b. is nieuwbouw van een gebouw niet toegestaan.

2. Beëindiging van bestaand gebruik van een woning gelegen in het gebied, bedoeld in het eerste lid, kan niet worden geveegd.

3. Van bestaand gebruik als bedoeld in het tweede lid is sprake indien op de dag voor inwerkingtreding van het luchthavenbesluit:

a. een woning rechtmatig aanwezig was en voor bewoning werd gebruikt, of

b. een bouwvergunning is verleend voor een woning op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.

4. Ten aanzien van degene die op de datum van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit rechtmatige gebruiker is van een woning bedoeld in het eerste lid kan, indien sprake is van bestaand gebruik, beëindiging van dit gebruik niet worden geveegd.

5. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b:

a. is vervangende nieuwbouw van bedrijfswoningen toegestaan;

b. kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw.

Ingevolge artikel 1 van het Besluit burgerluchthavens wordt onder een bedrijfswoning verstaan een woning in of bij een gebouw of op of bij een terrein, slechts bestemd voor het huishouden van een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of terrein, noodzakelijk is.

2.11.3. [appellant sub 8] woont aan de [locatie sub 8] te Lelystad, alwaar ook zijn gemengde agrarische bedrijf (akkerbouw en pluimvee) gevestigd is. Zijn woning bevindt zich op ongeveer 1.400 meter van Lelystad Airport, in het verlengde van de start- en landingsbaan. Zijn gronden bevinden zich vanaf een afstand van 450 meter van de luchthaven.

2.11.4. Uit het deskundigenbericht volgt dat de agrarische bedrijfswoning van [appellant sub 8] binnen de individuele risicocontour (PR 10-5-contour) van het luchthaventerrein Lelystad Airport ligt.

2.11.5. In zijn zienswijze op het deskundigenbericht verwijst [appellant sub 8] onder meer naar de situatie in de nabijheid van Schiphol waar burgerwoningen gelegen in de PR 10-5-contour gesloopt moesten worden. Hij beroept zich op het gelijkheidsbeginsel aangezien bedrijfswoningen volgens hem op het punt van veiligheid niet anders behandeld zouden moeten worden dan burgerwoningen.

De minister heeft hierop ter zitting gesteld dat in de situatie nabij Schiphol, waar [appellant sub 8] aan refereert, op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (hierna: Lib), behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of bedrijven, geen gebouwen zijn toegestaan binnen de zogenoemde veiligheidssloopzone van de luchthaven Schiphol. Anders dan het Besluit burgerluchthavens maakt het Lib geen onderscheid tussen woningen en bedrijfswoningen, waardoor in die situatie alleen de bedrijfswoning voor aankoop door de gemeente in aanmerking komt, maar de bijbehorende opstallen niet. Dat toch zowel een bedrijfswoning als bijbehorende opstallen zijn aangekocht is omdat geen vervangende woning in de nabijheid van het bedrijf beschikbaar was. Derhalve is die situatie volgens de minister niet vergelijkbaar met de onderhavige situatie.

2.11.6. Nu de woning van [appellant sub 8] geen nieuwe situatie betreft is het interimbeleid zoals genoemd in het verweer van de minister niet op de situatie van [appellant sub 8] van toepassing. Evenmin verzet het Besluit burgerluchthavens zich tegen de aanwezigheid van zijn woning, aangezien [appellant sub 8] ter plaatse een gemengd agrarisch bedrijf voert en aannemelijk heeft

gemaakt dat het voor een efficiënte bedrijfsvoering noodzakelijk voor hem is om in de nabijheid van zijn bedrijf te wonen. Gelet hierop is de woning van [appellant sub 8] aan te merken als bedrijfswoning. Op basis daarvan kan de bestemming derhalve niet aan zijn woning worden onttrokken en is ook vervangende nieuwbouw mogelijk.

Ten aanzien van het betoog van [appellant sub 8] omtrent het gelijkheidsbeginsel overweegt de Afdeling dat weliswaar geen sprake is van gelijke gevallen, doch dat dit niet wegneemt dat de minister had moeten motiveren waarom hij de situatie van [appellant sub 8] uit het oogpunt van veiligheid acceptabel acht. Het betoog slaagt.

#### Agrarische bedrijven

2.12. [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6], de stichting CDO en [appellant sub 10] vrezen voor negatieve gevolgen van de uitbreiding van de luchthaven voor hun agrarische bedrijfsvoering.

[appellant sub 6], de stichting CDO en [appellant sub 10] betogen dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de uitbreiding voor de (biologische) landbouw, onder meer naar milieueffecten als luchtverontreiniging, oppervlaktewaterverontreiniging, depositie van schadelijke stoffen, bodemverontreiniging en de cumulatieve effecten van - aanzienlijk - zwaardere lood-, fijn stof- en benzeenbelasting op de voedselveiligheid. Ten onrechte wordt in het MER de situatie op hun percelen slechts beoordeeld op basis van een onderzoek naar glastuinbouw in de buurt van Schiphol. Beide situaties zijn naar hun oordeel niet vergelijkbaar. Verder ontbreekt informatie over de locaties waar kerosine mag worden geloosd, zo betogen zij.

[appellant sub 5] en anderen vrezen voor beperkingen in de mogelijkheden met betrekking tot gewassenkeuze, voedselveiligheid, afzet van producten en als gevolg daarvan beperkingen in ondernemerschap. Ten onrechte wordt in het A-besluit gesteld dat een Landbouw Effect Rapportage niet nodig is, aldus [appellant sub 5] en anderen. De stichting CDO betoogt in dit kader te vrezen dat de regio, net als Schiphol, door afnemers als een risicovol gebied zal worden beschouwd dat gemeden moet worden voor producten als babyvoeding en dagverse producten. Verder dient volgens haar in het A-besluit de eis tot het aanleggen van een monitoringssystematiek met daaraan gekoppeld een handelwijze voor overschrijdingen te worden opgenomen.

[appellant sub 6] vreest voor uitsluiting van de noodzakelijke certificering, aantasting van het schone imago van de regionale landbouw en voor beperking van haar nieuwbouwmogelijkheden als gevolg van de geluidzone voor kleine luchtvaart (47 Bkl-contour). Ook vreest zij geen gebruik meer te kunnen maken van GPS-systemen omdat laag overvliegende vliegtuigen verstoring van deze systemen kunnen veroorzaken.

2.12.1. De minister stelt dat de effecten op de (biologische) landbouw en op de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het MER. Het MER is opgesteld op grond van de Richtlijnen voor de m.e.r., welke geen Landbouw Effect Rapportage voorschrijven. Uit het MER volgt dat niet verwacht wordt dat de uitbreiding van Lelystad Airport negatieve gevolgen heeft voor de biologische landbouw en dat het effect van de ontwikkeling van Lelystad Airport op de luchtkwaliteit zeer gering is. Ter onderbouwing wordt verwezen naar het 'Onderzoek naar de oorzaak van gewasschade bij tuinders in de regio Aalsmeer' uit maart 2006 (hierna: het Schiphol-onderzoek). Dit onderzoek betreft een vervolgonderzoek op eerder onderzoek dat in 2004 onder glastuinders in de regio Aalsmeer is gehouden. In dat onderzoek werd geen relatie gevonden tussen luchtvervuiling door kerosine en gewasschade. Uit het Schiphol-onderzoek bleek dat de emissies van het vliegverkeer (zeer) klein zijn en niet afwijken van de emissies door andere verkeersmodaliteiten. Op basis van de gehalten van de onderzochte stoffen kon geen oorzaak voor de gewasschade worden aangewezen. Nu Schiphol meer vliegtuigbewegingen kent dan Lelystad Airport heeft de minister het aannemelijk geacht dat dezelfde conclusies voor Lelystad Airport gelden. Gelet hierop bestond volgens de minister geen aanleiding om het onderzoek naar emissies en luchtverkeer uit te breiden naar andere stoffen dan waartoe de minister verplicht is op grond van de Wet milieubeheer, de Regeling Milieuinformatie en de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit of naar cumulatieve effecten. Er bestaat, zo stelt de minister, geen aanleiding voor de vrees dat de regio in verminderde agrarische conditie zal geraken. In bijlage F van het A-besluit is voorts toegelicht dat en waarom

de luchtkwaliteit niet zal worden gemonitord in het kader van de evaluatie, namelijk omdat de luchtvaart relatief weinig bijdraagt aan de achtergrondconcentraties en de monitoring betrekking heeft op geheel Nederland. De stelling dat het Schiphol-onderzoek niet toepasselijk is op biologische landbouw aangezien dit onderzoek ziet op rozentelers doet hier niet aan af, omdat niet alleen teeltkundig onderzoek maar ook onderzoek naar watermonsters is gedaan, aldus de minister.

Gelet op de eerder genoemde onderzoeken en gelet op de eisen van de Landbouwkwaliteitsregeling, de Nederlands Agrarische Keuringsdienst, SKAL (eko-certificaties voor biologische producten) en Demeter (keurmerk voor biologisch dynamische bedrijven) bestaat naar het oordeel van de minister geen aanleiding voor de vrees dat [appellant sub 6] niet langer zal kunnen voldoen aan de eisen die gelden voor gecertificeerde producten. Evenmin is aannemelijk dat de uitbreiding van Lelystad Airport zal zorgen voor negatieve effecten voor de bedrijfsvoering dan wel waardevermindering van de bedrijven. De woningen van [appellant sub 6] liggen alle binnen de 47 Bkl-contour, waarbinnen in beginsel geen nieuwbouw mogelijk is. De minister verwijst voorts naar artikel 14 van het A-besluit en stelt dat [appellant sub 6] een verzoek om schadevergoeding kan indienen in het geval dat zij meent schade te ondervinden als gevolg van het A-besluit, ook indien en voor zover sprake is van verstoring van GPS-apparatuur en schade als gevolg daarvan.

2.12.2. [appellant sub 6] exploiteert twee akkerbouwbedrijven, een biologisch akkerbouwbedrijf en een biologisch dynamisch gemengd bedrijf, gelegen op een afstand vanaf ongeveer 500 meter van de luchthaven. Zij produceert onder andere consumptiegewassen voor babyvoeding.

De stichting CDO vertegenwoordigt een groep van ongeveer 50 agrarische ondernemers in Flevoland, voornamelijk akkerbouwbedrijven waarvan vele biologisch.

[appellant sub 10] exploiteert een fruitteeltbedrijf op een afstand van ongeveer 6 kilometer van de luchthaven.

[appellant sub 5] en anderen voeren allen een agrarisch bedrijf aan de Ooievaarsweg te Lelystad op ongeveer 5 kilometer van de luchthaven.

Deze bedrijven stellen te moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van diverse instanties, zoals SKAL, Demeter en GlobalGAP (controle voor de Nederlandse Agrarische Keuringsdienst (hierna: NAK)). Daarnaast stellen de afnemers van hun producten en de regelgeving aanvullende en strengere eisen, vooral met betrekking tot babyvoeding.

2.12.3. In het MER staat dat verwacht wordt dat de uitbreiding van de luchthaven geen gevolgen heeft voor de biologische landbouw, waarbij verwezen wordt naar het Schiphol-onderzoek. In het MER wordt aannemelijk geacht dat de conclusies van dit rapport ook gelden voor de onderhavige situatie gelet op het kleinere aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport.

2.12.4. In het deskundigenbericht wordt de stelling uit het Schiphol-onderzoek dat de emissies van luchtvaartverkeer niet wezenlijk verschillen van die van het wegverkeer niet houdbaar geacht, aangezien wegverkeer anders dan luchtvaartverkeer geen lood uitstoot omdat de verkoop van loodhoudende benzine in de gehele Europese Unie verboden is.

In het Schiphol-onderzoek wordt verder geconstateerd dat de chemische samenstelling van regenwater nabij Schiphol (regio Aalsmeer) niet afwijkt van die in andere gebieden. Deze conclusie is getrokken op basis van meetgegevens ter plaatse van meetstation De Zilk, gelegen op ongeveer 17 kilometer ten westen van de regio Aalsmeer. Volgens het deskundigenbericht vindt de maximale emissie echter plaats rond de startbaan en is depositie als gevolg van vliegtuigen onder meer afhankelijk van de vlieghoogte. Gelet op de afstand tussen meetstation De Zilk en Schiphol en de grotere vlieghoogte ter plaatse van De Zilk worden de meetresultaten ter plaatse van De Zilk in het deskundigenbericht niet toepasbaar geacht voor uitspraken over de gevolgen nabij Schiphol.

De stelling dat de gevolgen van depositie vanwege luchtvaartverkeer voor de kassenteelt (nabij Schiphol) en vollegrondsteelt (nabij Lelystad Airport) vergelijkbaar zijn wordt in het

deskundigenbericht evenmin realistisch geacht. In de eerste plaats komen de neergeslagen stoffen op geheel andere wijze in of op de plant terecht. Bij kassen komen de stoffen door middel van uitspoeling direct of via het dak in het waterbassin terecht, terwijl bij vollegrondsteelt de stoffen direct op de plant neerdalen met mogelijk verminderde groei als gevolg. In de tweede plaats omdat de werking van neergeslagen stoffen opgelost in water (bij glastuinbouw) een andere is dan rechtstreekse blootstelling bij vollegrondsteelt. Bij het oplossen in water zijn er voor de neergeslagen stoffen gedurende de 'weg' naar de plant veel mogelijkheden om zich bijvoorbeeld te hechten aan andere stoffen. Directe blootstelling heeft daarentegen een directe opname van de stoffen in het gewas als gevolg. In de derde plaats heeft het Schiphol-onderzoek betrekking op sierteelt en wordt op de gronden rondom Lelystad Airport geteeld voor consumptie, waaraan andere kwaliteitseisen gesteld worden.

Voorts bestaat er geen inzicht in de gevolgen voor de (biologische) landbouw van de emissies vanwege de luchtvaart, waaronder lood. De conclusie van het deskundigenbericht is dat geen zekerheid bestaat dat er geen negatieve gevolgen zullen optreden voor de agrarische bedrijven in de vorm van gewasschade. Mogelijke consequenties als intrekking van certificering en het terugtrekken van afnemers worden daardoor niet onrealistisch geacht, gelet op de looddepositie vanwege het luchtvaartverkeer en het verbod op het voorkomen van lood en loodverbindingen in voedsel.

2.12.5. Gelet op de conclusies uit het deskundigenrapport is naar het oordeel van de Afdeling niet op voorhand uit te sluiten dat de agrarische bedrijven van [appellant sub 6], [appellant sub 10], de stichting CDO en [appellant sub 5] en anderen nadelige effecten zullen ondervinden als gevolg van de luchthaven. Ook kan, gelet op de kwaliteitseisen met betrekking tot voedselveiligheid, duurzaamheid en kwaliteit die de verschillende certificerende instanties aan bedrijfsvoering en producten stellen, niet zonder meer worden geconcludeerd dat zal kunnen worden voldaan aan de eisen voor certificering. De enkele stelling van de minister dat de chemische samenstelling van regenwater in Aalsmeer overeenkomt met die van het regenwater elders in Nederland is niet voldoende om aan te nemen dat de resultaten van het Schiphol-onderzoek ook van toepassing geacht kunnen worden voor de regio rondom Lelystad Airport. De stelling van de minister in zijn zienswijze op het deskundigenbericht dat de conclusies in het deskundigenbericht met betrekking tot het Schiphol-onderzoek grotendeels onderbouwd worden met veronderstellingen en aannames en niet met onderzoek leidt niet tot een ander oordeel. Hiermee miskent de minister dat het op zijn weg ligt om aannemelijk te maken dat de gevolgen voor de agrarische bedrijven niet onaanvaardbaar zijn. Het betoog slaagt.

#### Slotconclusie

2.13. In hetgeen [appellant sub 1], de BAH, het college van Dronten, het college van Zeewolde, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6], het college van Harderwijk, [appellant sub 8], de stichting CDO en [appellant sub 10] hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het A-besluit is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid en in strijd met het recht.

De beroepen zijn gegrond. Het A-besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb en artikel 25b, derde lid, van de Lvw te worden vernietigd.

2.14. Gelet op het voorgaande behoeven de overige beroepsgronden geen bespreking meer.

2.15. Gelet op de belangen van de luchthaven Lelystad Airport, afgewogen tegen de overige betrokken belangen, ziet de Afdeling met toepassing van artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb aanleiding voor het treffen van een voorlopige voorziening, inhoudende dat totdat een nieuw besluit op de aanvraag is genomen en in werking treedt, dan wel een Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart is vastgesteld en in werking treedt voor de luchthaven Lelystad Airport, deze luchthaven in werking mag zijn als ware het A-besluit van 9 november 2001 van kracht.

#### RO-besluit

2.16. Met de vernietiging van het A-besluit komt de grondslag van het RO-besluit te vervallen, zodat dat besluit eveneens dient te worden vernietigd.

## Proceskostenveroordeling

2.17. De staatssecretaris dient ten aanzien van [appellant sub 1], de BAH, het college van Zeewolde, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6], [appellant sub 8] en de stichting CDO op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Het verzoek van de stichting CDO om de staatssecretaris te veroordelen in de kosten die gemaakt zijn voor door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand en voor een deskundigenrapport wordt afgewezen, nu niet is gebleken dat door een derde beroepsmatig proceshandelingen zijn verricht, noch dat een dergelijk rapport is opgesteld.

2.18. Van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen, is ten aanzien van het college van Dronten, het college van Harderwijk en [appellant sub 10] niet gebleken.

## 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, voor zover ingesteld door de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten, niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellant sub 1], de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout, het college van burgemeester en wethouders van Dronten, het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en anderen, de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, voor zover ingesteld door het college van Harderwijk,

[appellant sub 8] en [appellant sub 8], de stichting Stichting CDO Lelystad Airport en [appellant sub 10] gegrond;

III. vernietigt het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 16 oktober 2009, kenmerk VENW/DGLM-2009/1798, en het besluit van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van gelijke datum;

IV. treft de voorlopige voorziening dat totdat een nieuw besluit op de aanvraag is genomen en in werking treedt, dan wel een Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart is vastgesteld en in werking treedt voor de luchthaven Lelystad Airport, deze luchthaven in werking mag zijn als ware het A-besluit van 9 november 2001 van kracht; V. veroordeelt de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu tot vergoeding van:

a. bij [appellant sub 1] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 31,08 (zegge: eenendertig euro en acht cent);

b. bij de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 31,91 (zegge: eenendertig euro en eenennegentig cent);

c. bij het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.092,50 (zegge: duizendtweeënnegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

d. bij [appellant sub 5] en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 32,51 (zegge: tweeëndertig euro en eenenvijftig cent), met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

e. bij [appellant sub 6] en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen

proceskosten tot een bedrag van € 874,00 (zegge: achthonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

f. bij [appellant sub 8] [appellant sub 8] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.092,50 (zegge: duizendtweeënnegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

g. bij de stichting Stichting CDO Lelystad Airport in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 36,11 (zegge: zesendertig euro en elf cent);

VI. gelast dat de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu aan appellanten vergoedt het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van:

a. € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 1];

b. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout;

c. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor het college van burgemeester en wethouders van Dronten;

d. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde;

e. € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 5] en anderen, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

f. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor [appellant sub 6] en anderen, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

g. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor het beroep van de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten;

h. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor [appellant sub 8] en [appellant sub 8], met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

i. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de stichting Stichting CDO Lelystad Airport;

j. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor [appellant sub 10].

Aldus vastgesteld door mr. M.W.L. Simons-Vinckx, voorzitter, en mr. Th.G. Drupsteen en mr. J.C. Kranenburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. B.C. Bošnjaković, ambtenaar van staat.

w.g. Simons-Vinckx w.g. Bošnjaković  
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 7 december 2011

410-667.