

scherm worden tegen de onoverzichtelijke berg van (non-)informatie die in dergelijke procedures over hen kan worden uitgestort. Een te veel aan informatie kan tevens leiden tot allerlei problemen, zoals wij dat in de m.e.r.-praktijk regelmatig meemaken. In voorkomende gevallen zou het meewegen door de Afdeling van de betekenis van de aanwezige m.e.r.-informatie een logische en zorgvuldige zijn. Ook omdat er een soort van bonus gegeven dient te worden aan initiatiefnemers die voor al die m.e.r.-informatie hebben gezorgd. Nu lijkt het erop alsof de Afdeling indirect het MER bekritiseert en meent dat belangrijke informatie daarin ontbreekt. Dergelijke impliciete kritiek dient expliciet door de Afdeling te worden uitgesproken, zodat door iedereen beoordeeld kan worden of belangrijke informatie in het MER ontbreekt. Het is jammer dat verweerders geen beroep hebben gedaan op de aanwezige m.e.r.-informatie, althans daar wordt geen melding van gemaakt in deze uitspraak. Naar mijn idee zou dat in deze zaak een logisch verweer zijn geweest.

De Afdeling slaat volgens mij hier de plank behoorlijk mis en ik hoop dat in vergelijkbare toekomstige zaken de actief openbaargemaakte m.e.r.-informatie wel meegewogen zal worden om te beoordelen of aan deze wettelijke actieve openbaarmakingsplicht is voldaan.

Pieters

30

Luchtvaartterrein – Lelystad

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

5 november 2003, nr. 200204636/1

(mrs. Bartel, Cleton en Hennekens)

Noot Pieters

M.e.r.-plicht. Gefaseerde besluitvorming. Eén samenhangende activiteit. Voorzienbare verdere ontwikkeling.

[Wm art. 7.2; 7.4 en 7.27 lid 1 en 3; Besluit m.e.r. 1994 zoals gewijzigd in 1999 art. 2 lid 1]

Bij besluit van 9 november 2001 hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wijzigingen aangebracht ten aanzien van het luchtvaartterrein Lelystad. Dit betrof het A-besluit. Dit voorziet in een wijziging van het aanwijzigingsbesluit waardoor dit luchtvaartterrein is aangewezen. Er is een geluidszone voor de kleine luchtvaart, een zogenoemde bkl-geluidszone, vastgelegd en er is bepaald dat het luchtvaartterrein gebruikt mag worden door burgerluchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kilogram.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in brieven aan de Tweede Kamer het voorgestane beleid voor de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport uiteengezet. Er zal een uitplaatsing vanuit Schiphol plaatsvinden. Deze moet leiden tot de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport. Die ontwikkeling moet in twee fasen geschieden. In de tweede fase zal de startbaan worden verlengd van de huidige 1250 meter tot maximaal 1600 tot 1800 meter. Het maken van een MER is verplicht mits de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1800 meter of meer.

De totale ontwikkeling is vanaf het begin van het besluitvormingsproces beoogd. Ten tijde van de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit werd voorzien dat de besluitvorming over de tweede fase van de ontwikkeling in 2004 zou worden afgerond.

Gezien het voorafgaande is de Afdeling van oordeel dat voor de toepassing van het Besluit milieueffectrapportage 1994 (wijziging 1999) de ontwikkeling van vliegveld Lelystad die in twee fasen wordt

uitgevoerd, dient 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 in de tweede fase.

Gezien het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit is genomen in strijd met artikel 7.27 van de Wet milieubeheer.

Uitspraak in het geding tussen:

1. de vereniging *Belangenvereniging Almere Hout*, te Almere,
 2. de vereniging *Milieufederatie Flevoland*, te Lelystad,
 3. de naamloze vennootschap *N.V. Luchthaven Lelystad*, te Lelystad,
- appellanten,
en
1. de minister van Verkeer en Waterstaat,
 2. de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
- verweerders.

1. Procesverloop

Bij besluit van 9 november 2001, nr. DGL/L01.421860 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 23 april 1991, nr. RLD/VI/L91.004141, zoals gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, nr. DGRD/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 Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO) voor het luchtvaartterrein Lelystad (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 11 juli 2002, nr. DGL/02.421098, hebben verweerders beslist op deze bezwaren. Verweerder sub 1 heeft het A-besluit deels gewijzigd en verweerder sub 2 heeft het RO-besluit ongewijzigd gehandhaafd.

Tegen de beslissing op bezwaar hebben appellante sub 1 bij brief van 18 augustus 2002, bij de Raad van State ingekomen op 22 augustus 2002, appellante sub 2 bij brief van 28 augustus 2002, bij de Raad van State ingekomen op 30 augustus 2002, en appellante sub 3 bij brief van 26 augustus 2002, bij de Raad van State ingekomen op 27 augustus 2002, beroep ingesteld. Appellante sub 1 heeft haar beroep aangevuld bij brief van 6 oktober 2002. Appellante sub 2 heeft haar beroep aangevuld bij brief van 10 oktober 2002. Appellante sub 3 heeft haar beroep aangevuld bij brief van 20 september 2002.

Bij brief van 2 december 2002 hebben verweerders een verweerschrift ingediend.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van appellante sub 1 en verweerders. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 12 september 2003. (...; red.).

2. Overwegingen

2.1. 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. DGRD/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 kilogram (hierna: kg).

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

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

Met het A-besluit wordt beoogd invulling te geven aan de eerste fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot "business airport". Deze ontwikkeling houdt onder meer verband met het in de planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving aangegeven beleid het segment general aviation dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol naar kleine luchthavens, met name Lelystad te verplaatsen. De definitieve besluitvorming over de tweede fase van de ontwikkeling van Lelystad, waarin ook ruimte zal worden geboden voor het zwaardere segment van de general aviation, zal plaatsvinden in het kader van de planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

2.2. De Belangenvereniging Almere-Hout en de Milieufederatie Flevoland stellen dat verweerders niet tot vaststelling van het A-besluit konden overgaan alvorens de voorprocedure opnieuw te voeren. De beoordeling van de zienswijzen die in 1996 tegen het ontwerp A-besluit zijn ingebracht en de op grond van de Lvw door diverse instanties in 1996 uitgebrachte adviezen, zouden naar de mening van appellanten, door het tijdsverloop en de wijzigingen die uiteindelijk in het A-besluit ten opzichte van het ontwerp zijn aangebracht, mogelijk anders luiden.

2.2.1. Verweerders hebben overwogen dat ten aanzien van de totstandkoming van het A-besluit de in de Lvw voorgeschreven procedure is gevolgd.

2.2.2. Het ontwerp A-besluit, met bijbehorende stukken, heeft van 18 september 1996 tot en met 16 oktober 1996 ter inzage gelegen. Het ontwerp A-besluit voorziet behalve in een vast te stellen Ke-zone, in een verruiming van de bkl-zone en in de aanleg van een nieuwe parallelle verharde hulpbaan.

In het A-besluit hebben verweerders afgezien van het opnemen van de verruimde bkl-zone en de aanleg van een nieuwe parallelle verharde hulpbaan. Verder is in het A-besluit een ander voorschrift over medische spoedvluchten opgenomen en is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat van toepassing verklaard. Het A-besluit voorziet voorts ten opzichte van het ontwerp A-besluit in een enigszins gewijzigde Ke-zone.

2.2.3. De Afdeling constateert dat het A-besluit niet binnen de in artikel 24, eerste lid, van de Lvw gestelde termijn van zes maanden is ge-

nomen. Het verlopen van deze termijn van orde heeft echter niet tot gevolg dat verweerders niet meer bevoegd waren om te beslissen omtrent de aanwijzing.

Voorts volgt uit de bepalingen van de Lvw dat verweerders bevoegd zijn tot het vaststellen van de aanwijzing in afwijking van het ontwerp dat ter inzage heeft gelegen. De Afdeling is met verweerders van oordeel dat de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp A-besluit niet zodanig zijn dat zij daarin aanleiding hadden behoeven te zien de voorprocedure opnieuw te voeren. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat de vaststelling van de Ke-zone waarin het A-besluit voorziet eveneens onderdeel uitmaakte van het ontwerp A-besluit. Niet aanneemelijk is geworden dat de processuele belangen van appellanten of andere belanghebbenden door de overschrijding van de termijn bedoeld in artikel 24, eerste lid, van de Lvw, dan wel door de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp A-besluit, onevenredig zijn geschaad. Deze beroepsonderdelen treffen derhalve geen doel.

2.3. De Belangenvereniging Almere-Hout stelt dat verweerders vooringenomen zijn geweest bij het nemen van het A-besluit en de beslissing op bezwaar.

2.3.1. Ingevolge artikel 2:4, eerste lid, van de Awb vervult het bestuursorgaan zijn taak zonder vooringenomenheid. Ingevolge het tweede lid van artikel 2:4 waakt het bestuursorgaan ervoor dat tot het bestuursorgaan behorende of daarvoor werkzame personen die een persoonlijk belang bij een besluit hebben, de besluitvorming beïnvloeden.

2.3.2. In de omstandigheid dat, zoals appellante heeft gesteld, ambtenaren van verweerders op een hoorzitting over de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, de beoogde ontwikkeling van de luchthaven, welke naar de mening van appellante overeenkomt met de wensen van de exploitant van de luchthaven, verdedigden en in de omstandigheid dat het A-besluit tot stand is gekomen na overleg tussen verweerders en de exploitant van de luchthaven, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders vooringenomen zouden zijn geweest bij het nemen van het A-besluit of de beslissing op bezwaar. Het overleg dat verweerders met het college van gedeputeerde staten van Flevoland en het college van burgemeester en wethouders van Lelystad hebben gevoerd is voor-

geschreven op grond van de Lvw. Ook hierin ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders vooringenomen zouden zijn geweest.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.4. De Belangenvereniging Almere-Hout stelt dat verweerders in strijd met het bepaalde in artikel 7:4, tweede lid, van de Awb, niet alle op de zaak betrekking hebbende stukken voorafgaand aan het horen in de bezwaarfase ter inzage hebben gelegd. Het gaat daarbij om een advies van de Landsadvocaat aan verweerders en eventuele correspondentie daarover.

2.4.1. Verweerders hebben appellante bij brief van 4 februari 2002, ingevolge artikel 7:4, zesde lid, van de Awb bericht dat zij het advies van de Landsadvocaat en de daarover gevoerde correspondentie niet ter inzage zullen leggen.

2.4.2. Ingevolge artikel 7:4, tweede lid, van de Awb legt het bestuursorgaan het bezwaarschrift en alle verder op de zaak betrekking hebbende stukken voorafgaand aan het horen gedurende ten minste een week voor belanghebbenden ter inzage.

Ingevolge artikel 7:4, zesde lid, kan het bestuursorgaan, al dan niet op verzoek van een belanghebbende, toepassing van het tweede lid achterwege laten, voorzover geheimhouding om gewichtige redenen is geboden. Van toepassing van deze bepaling wordt mededeling gedaan.

2.4.3. Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 24 april 1998, inzake H01.96.0308 («JB» 1998/145) vormt de schriftelijke neerslag van de raadpleging door het bestuursorgaan bij interne of externe adviseurs die betrekking heeft op de positiebepaling van het bestuursorgaan ten aanzien van aan de orde zijnde rechtsvragen, niet een op de zaak betrekking hebbend stuk als bedoeld in artikel 7:4, tweede lid, van de Awb.

Verweerders hebben verklaard dat zij het advies van de Landsadvocaat en de daarover gevoerde correspondentie niet ter inzage hebben gelegd aangezien dit advies betrekking heeft op hun positiebepaling ten aanzien van de aan de orde zijnde rechtsvragen in de voorliggende besluiten. De Afdeling acht de verklaring omtrent de in geschil zijnde stukken geloofwaardig, nu deze stukken correspondentie tussen een advocaat en zijn cliënt betreffen.

Gezien het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders door het advies van de

Landsadvocaat en de daarover gevoerde correspondentie niet ter inzage te leggen voor de hoorzitting in de bezwaarfase, niet in strijd hebben gehandeld met artikel 7:4, tweede lid, van de Awb.

Deze beroepsgrond treft derhalve geen doel.

2.5. De Milieufederatie Flevoland en de Belangenvereniging Almere-Hout stellen dat in het kader van de voorbereiding van het A-besluit ten onrechte geen milieueffectrapport is opgesteld dan wel een milieueffectbeoordeling heeft plaatsgevonden. Appellanten vinden het bezwaarlijk dat verweerders in het kader van de beoordeling van de m.e.r.(-beoordelings)plicht alleen hebben gezien of de met het A-besluit beoogde activiteit m.e.r.(-beoordelings)plichtig is. Appellanten stellen dat de eerste en tweede fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport zodanig met elkaar samenhangen dat voor het nemen van het A-besluit dat ziet op de eerste fase, een m.e.r.(-beoordeling) had moeten worden gemaakt die betrekking heeft op de totale beoogde ontwikkeling.

In het geval zou moeten worden geoordeeld dat voor de beoordeling van de m.e.r.-plicht beide fasen op zichzelf kunnen worden gezien stelt de Milieufederatie Flevoland dat verweerders ten onrechte toepassing hebben gegeven aan de overgangsbepaling in artikel II van het Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet (hierna: het Besluit van 7 mei 1999). Appellante stelt in dat verband dat het A-besluit in belangrijke mate afwijkt van het ontwerp A-besluit.

2.5.1. Verweerders hebben overwogen dat ten behoeve van de besluitvorming over de tweede fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport een milieueffectrapport zal worden opgesteld. De eerste fase van de ontwikkeling welke voorzien is met het A-besluit is volgens verweerders niet m.e.r.(-beoordelings)plichtig. Zij hebben daartoe overwogen dat het ontwerp A-besluit ter inzage heeft gelegen voor 14 maart 1999, zodat ingevolge het bepaalde in artikel II van 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.

2.5.2. 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 7.27, derde lid, van de Wet milieubeheer, voorzover relevant, neemt het bevoegd gezag een beslissing omtrent een activiteit die in een algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 7.4 is aangewezen niet dan nadat toepassing is gegeven aan de artikelen 7.8a tot en met 7.8d van de Wet milieubeheer.

Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer in samenhang met artikel 2, eerste lid, 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)) 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 1800 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 Lvw wordt vastgesteld of gewijzigd, tenzij de gewijzigde zone geheel valt binnen de oorspronkelijke geluidszone of de zone vervalt. Daarbij is het besluit bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de Lvw tot wijziging van de aanwijzing, bedoeld in artikel 18, eerste lid, van de Lvw aangewezen als het besluit waarvoor deze verplichting geldt.

Ingevolge artikel 7.4, eerste lid, van de Wet milieubeheer in samenhang met artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (wijziging 1999) en onderdeel D, onder 6.2, van de bij dat besluit behorende bijlage is de wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van het luchtvaartterrein aangewezen als activiteit ten aanzien waarvan het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is, mits de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 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 Lvw wordt vastgesteld of gewijzigd, tenzij de gewijzigde zone geheel valt binnen de oorspronkelijke geluidszone of de zone vervalt. Daarbij is het besluit bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de Lvw tot wijziging van de aanwijzing, bedoeld in artikel 18, eerste lid, van de Lvw 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 of 7.4 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.

2.5.3. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de 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 1996-1997, 24 872, nr. 2) aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal het voorgestane beleid voor de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport uiteengezet. De minister heeft in deze brieven gesteld dat in de PKB Schiphol en Omgeving is besloten dat het segment general aviation dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol zal worden uitgeplaatst naar kleine luchthavens, met name vliegveld Lelystad. Deze uitplaatsing zal leiden tot een ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport, welke ontwikkeling in twee fasen zal geschieden. De eerste fase is 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 betreft 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 kunnen worden ontvangen. In de tweede fase zal de startbaan worden verlengd van de huidige 1250 meter tot maximaal 1600 tot 1800 meter.

In het bestreden besluit is vermeld dat dit be-

trekking heeft op de eerste fase van de ontwikkeling van Lelystad tot business airport, zoals uiteengezet in voornoemde brieven. De definitieve besluitvorming over de tweede fase zal, zo vermeldt het bestreden besluit, plaatsvinden in het kader van de planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, waarvan de afronding begin 2004 is voorzien.

2.5.4. De Afdeling overweegt op grond van de stukken, waaronder voornoemde, en naar aanleiding van het verhandelde ter zitting dat de ontwikkeling die met het A-besluit mogelijk wordt gemaakt niet op zichzelf staat maar deel uitmaakt van de totale ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport, welke ontwikkeling verband houdt met de uitplaatsing van het segment general aviation van Schiphol naar Lelystad. Deze totale ontwikkeling is vanaf het begin van het besluitvormingsproces beoogd. Ten tijde van de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit werd voorzien dat de besluitvorming over de tweede fase van de ontwikkeling in 2004 zou worden afgerond.

Gezien het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat voor de toepassing van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (wijziging 1999) de ontwikkeling van vliegveld Lelystad die in twee fasen wordt uitgevoerd, dient 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 in de tweede fase.

De samenhangende activiteit is op grond van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (wijziging 1999) m.e.r.(-beoordelings)plichtig. 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 de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit is genomen in strijd met artikel 7.27 van de Wet milieubeheer.

De beroepen zijn gegrond, zodat de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit dient te worden vernietigd.

De overige beroepsgronden van de Milieufederatie Flevoland en de Belangenvereniging

Almere-Hout en het beroep van de N.V. Luchthaven Lelystad tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit, behoeven gezien het voorgaande geen bespreking meer.

2.6. 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. Derhalve zijn de beroepen van de Belangenvereniging Almere-Hout en de Milieufederatie Flevoland hiertegen gegrond en dient deze beslissing wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb te worden vernietigd.

2.7. Ten aanzien van de Belangenvereniging Almere-Hout is van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen niet gebleken. Verweerders dienen ten aanzien van de Milieufederatie Flevoland en de N.V. Luchthaven Lelystad op na te melden wijze te worden veroordeeld in de proceskosten.

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, de Milieufederatie Flevoland en de N.V. Luchthaven Lelystad tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gegrond;

II. verklaart de beroepen van de Belangenvereniging Almere-Hout en de Milieufederatie Flevoland tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit gegrond;

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

NOOT

Het opsplitsen van m.e.r.-plichtige activiteiten in deelprojecten is niet toegestaan. Dat is bekende jurisprudentie, die met name gebaseerd is op woningbouwprojecten. Bij regelmaat werd een grote m.e.r.-plichtige woningbouwontwikkeling opgesplitst in kleinere eenheden en werden de deelprojecten allemaal onder de drempelwaarde voor de m.e.r.-plicht gebracht. En er zijn ook andere m.e.r.-plichtige activiteiten bekend, waarbij de rechter heeft aangegeven dat het opknippen van projecten, om daarmee aan de m.e.r.-plicht te ontkomen, niet is toegestaan. Daarover bestaat duidelijkheid en in de m.e.r.-praktijk

komen dergelijke "missers" nauwelijks meer voor. Salamtactiek – zoals ook Eurocommissaris Wallström deze praktijken noemt in de meest recente EU-evaluatie over milieueffectrapportage – is niet toegestaan en deze tactiek wordt door de Nederlandse rechters ook herkend en bestraft. Aan deze bekende jurisprudentie voegt de Afdeling nu een nieuw aspect toe. Indien de gefaseerde verandering van een bepaald object is beoogd, waarbij de m.e.r.-plichtige activiteit pas in de tweede fase aan de orde is, dient al in de eerste fase van de besluitvorming een milieueffectrapportage doorlopen te worden. Op zich een logische en ook verstandige correctie door de Afdeling. In het milieueffectrapport dient integraal de totale activiteit c.q. ontwikkeling te worden beoordeeld, want elementen in de besluitvorming van de eerste fase kunnen onomkeerbare gevolgen hebben voor de tweede fase. Deze nieuwe jurisprudentie zal zich – zo schat ik in – niet alleen beperken tot besluitvorming met betrekking tot luchtvaartterreinen. Maar ieder m.e.r.-plichtig project dat onderdeel uitmaakt van gefaseerde besluitvorming dient met deze opvatting van de Afdeling terdege rekening te houden.

Pieters

Bodem

31

IBC-sanering ondergrondse
olietank – Maastricht

Rechtbank Maastricht
1 oktober 2003, zaaknr. 80044/HAZA 02-1162
(De Kerpel-van de Poel)
Noot Bos

Garantie. Certificaat. Conformiteit. Waprestatie.

[BW art. 6: 106, 7: 17]

In 1997 is, in het kader van de actie tankslag, geconstateerd dat het perceel van gedaagde bodem-

verontreiniging bevatte als gevolg van een lekkage van een aan gedaagde toebehorende huisbrand-olietank. Na aanleiding daarvan heeft een sanering plaatsgevonden volgens een kale IBC-variant. Na uitvoering van de sanering bericht (het college van B en W van) de gemeente dat kan worden ingestemd met de uitgevoerde sanering. Inmiddels is het perceel verkocht. In de akte is o.a. bepaald dat verkoper aan koper garandeert dat voor zover aan verkoper bekend er geen feiten zijn dat het verkochte enige verontreiniging bevat die ten nadele strekt van het gebruik door koper of die heeft geleid of zou kunnen leiden tot een verplichting tot sanering van het registergoed dan wel tot het nemen van andere maatregelen.

Voorts is bepaald dat in het verkochte een ondergrondse opslagtank aanwezig is, dat het opslaan is beëindigd, daarvan kennis is gegeven aan het bevoegde gezag en dat de tank is geleegd en schoon gemaakt overeenkomstig de geldende voorschriften. In de transportakte is daaraan toegevoegd dat ten bewijze van deze sanering een certificaat door verkoper aan koper is afgegeven. Nadien spreken kopers de verkoper aan. Rechtbank: eisers hebben (nog) niet de schade geleden, die zij stellen te lijden. Sanering van de grond, zoals geraamd in opdracht van eisers, heeft nog niet plaatsgevonden en het is onduidelijk of er ooit op deze wijze gesaneerd moet worden nu daartoe van de zijde van de gemeente in ieder geval geen verplichting bestaat. De gemeente heeft immers verklaard dat zij genoeg neemt met de sanering, zoals die door gedaagde is uitgevoerd.

Vaststaat dat van de IBC-sanering door het bedrijf dat de sanering heeft uitgevoerd, geen (KIWA) certificaat aan gedaagde is verstrekt. Bovendien heeft de gemeente verklaard met de uitgevoerde sanering te kunnen instemmen. De eis tot verstrekking van een certificaat als bedoeld in de notariële akte dient dan ook te worden afgewezen. Terzake van de subsidiaire vordering tot schadevergoeding wegens verminderde bruikbaarheid is gebleken dat daarmee wordt gedoeld op gederfd genot, aangezien de eiseres sub 2 niet de rozen kan planten op de door haar gewenste plaats. Art. 6:106 BW biedt evenwel geen aanknopingspunt om gederfd genot als het onderhavige te vergoeden.

De enkelvoudige kamer, belast met de behandeling van burgerlijke zaken, heeft het navolgende vonnis gewezen in de zaak van:

[Eiser sub 1],
en