

ECLI	ECLI:NL:RVS:2003:AF9201
Datum uitspraak	28 mei 2003
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 15 oktober 1996, no. DGRD/VI/L 96.006779, heeft verweerder sub 1, onder intrekking van het aanwijzingsbesluit van 24 juni 1975, de aanwijzing van het luchtvaartterrein Seppe als bedoeld in artikel 18 van de Luchtvaartwet opnieuw vastgesteld (hierna: het A-besluit). In samenhang hiermee heeft verweerder sub 2 bij besluit van dezelfde datum, no. M413, de gemeenteraden van nadergenoemde gemeenten een aanwijzing als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gegeven (hierna: het RO-besluit).

Volledige tekst

200203493/1.

Datum uitspraak: 28 mei 2003

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellanten sub 2], wonend te [woonplaats],
3. [appellant sub 3a], [appellant sub 3b], [appellant sub 3c], [appellant sub 3d], [appellant sub 3e], [appellant sub 3f], [appellant sub 3g], [appellant sub 3h], [appellant sub 3i] tezamen [appellanten sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. [appellanten sub 5], handelend onder de naam Werkgroep Stop Overlast Seppe, wonend te [woonplaats],
6. [appellanten sub 6], wonend te [woonplaats],
7. de stichting "Stichting Keerpunt", gevestigd te Roosendaal,

en

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

1. Procesverloop

Bij besluit van 15 oktober 1996, no. DGR/LD/VI/L 96.006779, heeft verweerder sub 1, onder intrekking van het aanwijzingsbesluit van 24 juni 1975, de aanwijzing van het luchtvaartterrein Seppe als bedoeld in artikel 18 van de Luchtvaartwet opnieuw vastgesteld (hierna: het A-besluit). In samenhang hiermee heeft verweerder sub 2 bij besluit van dezelfde datum, no. M413, de gemeenteraden van nadergenoemde gemeenten een aanwijzing als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gegeven (hierna: het RO-besluit).

Bij uitspraak van 6 augustus 1998, no. E01.97.0268, heeft de Afdeling de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit vernietigd.

Bij besluit van 28 april 2000 heeft verweerder sub 1 opnieuw beslist op de bezwaarschriften tegen het A-besluit.

Bij besluit van dezelfde datum heeft verweerder sub 2 beslist op de bezwaarschriften tegen het RO-besluit.

Bij uitspraak van 5 december 2001, no. 200002721/1, heeft de Afdeling de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk en de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel vernietigd.

Bij besluit van 3 juni 2002 heeft verweerder sub 1 opnieuw beslist op de bezwaarschriften tegen het A-besluit.

Bij besluit van 18 juni 2002, heeft verweerder sub 2 opnieuw beslist op de bezwaarschriften tegen het RO-besluit.

Tegen de laatstgenoemde besluiten hebben appellant sub 1 bij brief van 8 juli 2002, bij de Raad van State ingekomen op 11 juli 2002, appellanten sub 2 bij brief van 8 juli 2002, bij de Raad van State ingekomen op 9 juli 2002, appellanten sub 3 bij brief van 28 juni 2002, bij de Raad van State ingekomen op 1 juli 2002, appellant sub 4 bij brief van 28 juni 2002, bij de Raad van State ingekomen op 1 juli 2002, appellanten sub 5 bij brief van 9 juli 2002, bij de Raad van State ingekomen op 11 juli 2002, appellanten sub 6 bij brief van 27 juni 2002, bij de Raad van State ingekomen op 28 juni 2002, en appellante sub 7 bij brief van 29 juli 2002, bij de Raad van State ingekomen op 30 juli 2002, beroep ingesteld.

Bij brief van 14 oktober 2002 hebben verweerders een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 10 januari 2003. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van appellanten sub 1, 2, 4 en 6. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 15 mei 2003, waar appellant sub 1, in persoon, appellanten sub 2, vertegenwoordigd door mr. F.H.M. van Oorschot, advocaat te Roosendaal, en [gemachtigde], appellanten sub 3, vertegenwoordigd door [gemachtigde], appellanten sub 5, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en verweerders, vertegenwoordigd door mr. I.W. Neleman, advocaat te Den Haag, en mr. O.M. van Dijk, ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zijn verschenen.

Tevens is de N.V. Vliegveld Seppe, vertegenwoordigd door [gemachtigden], daar gehoord. Appellanten sub 4, 6 en 7 zijn met bericht van verhindering niet verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep worden ingesteld tegen een op bezwaar of in administratief beroep genomen besluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten geen bezwaar te hebben gemaakt of administratief beroep te hebben ingesteld tegen het oorspronkelijke besluit.

[appellanten sub 3] en [appellanten sub 4] en de Stichting Keerpunt hebben geen bezwaar gemaakt tegen de oorspronkelijke besluiten.

De woningen van de [appellant sub 3e], [appellant sub 3f], [appellant sub 3g] en [appellant sub 3h] zijn anders dan in de oorspronkelijke besluiten thans binnen de vastgestelde geluidszone voor het luchtvaartterrein gesitueerd. Deze appellanten kan dan ook niet worden verweten geen bezwaar te hebben gemaakt tegen de oorspronkelijke besluiten.

Ten aanzien van [appellant sub 3a], [appellant sub 3b], [appellant sub 3c], [appellant sub 3d], [appellant sub 3i] en [appellant sub 4] en de Stichting Keerpunt bestaat echter geen grond voor het oordeel dat hun redelijkerwijs niet kan worden verweten geen bezwaar te hebben gemaakt tegen de oorspronkelijke besluiten. Deze appellanten kunnen daarom, gelet op het bepaalde in artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht, geen beroep instellen tegen de op bezwaar genomen besluiten.

De beroepen van [appellant sub 3a], [appellant sub 3b], [appellant sub 3c], [appellant sub 3d], [appellant sub 3i] en [appellant sub 4] en de Stichting Keerpunt zijn dan ook niet-ontvankelijk.

2.2. Bij de uitspraak van 5 december 2001, no. 200002721/1, heeft de Afdeling de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit vernietigd voor zover het de vaststelling van de geluidszone betreft. Tevens heeft zij de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit vernietigd.

Bij de thans bestreden besluiten hebben verweerders opnieuw beslist op de bezwaarschriften. In dat kader heeft verweerder sub 1 het A-besluit gewijzigd door een aanpassing van de geluidszone, en heeft verweerder sub 2 het RO-besluit op gelijke wijze gewijzigd.

2.3. Appellanten kunnen zich niet met de bestreden besluiten verenigen. Zij zijn van mening dat de nieuwe geluidszone niet op de juiste wijze is berekend. In dat kader wijzen zij erop dat is uitgegaan van een te hoog aantal vliegtuigbewegingen, een verkeerde categorisering van vliegtuigen, een onjuiste routestructuur, onjuiste straffactoren en een onterecht gebruik van de meteo-toeslag. Voorts wordt volgens appellanten met de besluiten niet voldaan aan het stand-still beginsel.

[appellant sub 3e], [appellant sub 3f], [appellant sub 3g] en [appellant sub 3h] (hierna: [appellant sub 3e e.a]) stellen voorts dat in de berekening ten onrechte geen rekening is gehouden met een cumulatie van geluidhinder door industrielawaai en vliegtuiglawaai ter hoogte van hun woningen. Deze appellanten en [appellanten sub 6] achten het besluit bovendien in strijd met het in artikel 8 van het in het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM) neergelegde recht dat een ieder heeft op een ongestoord woongenot.

[appellant sub 1], [appellant sub 3e e.a] en [appellanten sub 6] zijn voorts van mening dat in de besluitvorming de totstandkoming van het luchtvaartterrein een rol had dienen te spelen.

[appellanten sub 6] betogen voorts dat het A-besluit niet voldoet aan het bepaalde in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet.

2.4. Verweerder sub 1 heeft overwogen dat de uitgangspunten voor de berekening van de geluidszone die ten grondslag zijn gelegd aan de beslissing op bezwaar op een aantal onderdelen zijn gewijzigd ten opzichte van het besluit van 15 oktober 1996. Zo is thans de 47 bkl-zone berekend in plaats van de 50 bkl-zone. Voorts is de zone berekend op basis van de Regeling geluidsbelastingsberekening kleine vliegtuigen en de daarbij behorende appendices, zoals deze zijn gewijzigd bij besluit van 23 maart 2001. In deze regeling zijn acht geluidscategorieën voor vliegtuigen opgenomen. In de regeling waarop de berekening van de geluidszone uit 1996 is gebaseerd waren dat vier categorieën. Verder is het aantal vliegtuigbewegingen gesteld op 58.000 in plaats van 70.000, is rekening gehouden met een meteo-toeslag van 20 %, is een wijziging van het percentage circuitverkeer doorgevoerd en is een andere inschatting gemaakt van de wijze waarop bij het uitvliegen hoogte wordt gewonnen.

Verweerder sub 1 is van oordeel dat de uitgangspunten waarop de berekening is gebaseerd representatief zijn en dat voorts bij de vaststelling van de zone alle betrokken belangen op een zorgvuldige wijze zijn afgewogen.

2.5. De Afdeling overweegt dat verweerder sub 2, mede namens verweerder sub 1, bij de vaststelling van zijn begroting voor 1996 heeft toegezegd bij geluidszonering van kleine luchtvaartterreinen een stand-still beginsel te zullen hanteren. Dit houdt in dat het totaal aantal vliegtuigbewegingen in Nederland ten behoeve van de kleine luchtvaart gelijk zal blijven aan dat van 1992. Dit beginsel sluit, anders dan appellanten veronderstellen, niet uit dat het aantal vliegtuigbewegingen op een vliegveld toeneemt, indien dit gepaard gaat met een vermindering van dezelfde omvang elders.

Vaststaat dat in dit geval bij de geluidszonering is uitgegaan van 58.000 vliegtuigbewegingen. Uit de stukken, waaronder het deskundigenbericht van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (hierna: het deskundigenbericht), kan worden afgeleid dat dit een toeneming betekent in vergelijking met het aantal vliegtuigbewegingen in 1992. Blijkens het verweerschrift zal echter, mede gelet op de ingevoerde aantallen vliegtuigbewegingen van de overige kleine luchtvaartterreinen in Nederland, het maximum van het in 1992 gerealiseerde aantal bewegingen niet worden overschreden. Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat met de in geding zijnde vermeerdering van het aantal vliegtuigbewegingen nog geen sprake is van strijd met het eerdergenoemde stand-still beginsel.

2.6. Verweerder sub 1 is voor de berekening van de verkeersomvang behorende bij de geluidszone uitgegaan van het aantal vliegtuigbewegingen in de jaren 1999, 2000 en 2001. Het aantal vliegtuigbewegingen bedroeg respectievelijk 61.265, 50.833 en 45.898. Gesteld noch gebleken is dat deze gegevens onjuist zijn. Van deze drie jaren is het gemiddelde bepaald (52.665) en vervolgens is daar 10 % bijgeteld. Het aantal vliegtuigbewegingen komt daarmee op 58.000.

Verweerder is van mening dat een bijtelling van 10 % nodig is omdat het feitelijke aantal vliegtuigbewegingen de afgelopen jaren enkele malen boven het gemiddelde aantal vliegtuigbewegingen van de afgelopen drie jaar is uitgekomen. Een op het gemiddelde aantal vliegtuigbewegingen gedimensioneerde zone zou naar de mening van verweerder sub 1 te krap zijn omdat voor de pieken dan geen ruimte meer bestaat.

De Afdeling is van oordeel dat verweerder sub 1 bij de geluidszonering in redelijkheid het aantal vliegtuigbewegingen heeft kunnen afleiden van het gemiddelde gebruik van de jaren 1999 – 2001. Anders dan appellanten stellen volgt uit de uitspraak van 5 december 2001, no.

200002721/1, niet dat verweerder een geluidszonering op basis van 55.000 vliegtuigbewegingen diende vast te stellen. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder het gemiddelde aantal vliegtuigbewegingen over de jaren 1999 – 2001 niet in redelijkheid heeft kunnen verhogen met 10 %.

2.7. In haar uitspraak van 6 maart 2002, no. 200001849/1 (JM 2002/142) heeft de Afdeling ten aanzien van de luchthaven Teuge overwogen dat het toepassen van een meteo-toeslag bij de berekening van de bkl-geluidszone van een luchthaven voor de kleine luchtvaart zoals in dit geval aan de orde niet onredelijk is. Van strijd met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart is in zoverre niet gebleken.

Verweerder sub 1 heeft in het bestreden besluit, mede op basis van een bij het bestreden besluit gevoegd rapport inzake de toepassing van de meteo-toeslag, een nadere motivering gegeven van de gehanteerde hoogte van de meteo-toeslag van 20 %. Op basis van gegevens over de windrichting en de historische baangebruikgegevens kan een meteo-toeslag van circa 20 % worden onderbouwd, aldus verweerder sub 1. Voorts blijkt uit het bij het bestreden besluit gevoegde rapport dat bij vliegvelden met één baan een hogere meteo-toeslag nodig is dan bij grote vliegvelden met meer banen.

In het deskundigenbericht is gesteld dat de aannames voor het baangebruik en de meteo-toeslag zoals die in de zoneringsberekening voor Seppe zijn gehanteerd, bevestigd worden door statistische gegevens over een periode van 13 jaar. De Afdeling ziet geen reden daarover anders te oordelen.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerder sub 1 in redelijkheid rekening heeft kunnen houden met een meteo-toeslag van 20 %.

2.8. De Regeling geluidsbelastingsberekening kleine vliegtuigen, zoals deze is gewijzigd bij besluit van 23 maart 2001, en de bijbehorende appendices, kent een categorie-indeling van vliegtuigen die gerelateerd is aan de geluidsimmissie van de vliegtuigen. Met de wijziging van de bovengenoemde regeling van 23 maart 2001 is de oude categorie-indeling, die ten grondslag ligt aan de berekende geluidszone in het besluit van 15 oktober 1996, gewijzigd van vier naar acht categorieën.

Bij de berekening van de geluidsbelasting is verweerder sub 1 uitgegaan van de verdeling van de vliegtuigtypen, zoals die zich in het jaar 2000 heeft voorgedaan. Verweerder sub 1 beschouwt dit jaar als een gemiddeld jaar. Verder heeft verweerder sub 1 in verband met de baanverharding rekening gehouden met een toeneming van het percentage zakelijk verkeer (categorie 1).

In het deskundigenbericht wordt gesteld dat de in de berekening gehanteerde categorie-indeling, gelet op het aantal gerealiseerde vluchten per categorie in de afgelopen jaren, niet onrealistisch is.

De Afdeling is gezien het voorgaande van oordeel dat verweerder sub 1 in redelijkheid de door hem gehanteerde categorie-indeling aan de berekeningen ten grondslag heeft kunnen leggen.

2.9. Verweerder sub 1 heeft overwogen dat rekening is gehouden met een ander routemodel dan waarvan bij de berekeningen voor de geluidszone in het primaire besluit is uitgegaan. Het betreft een andere inschatting van de wijze waarop bij het uitvliegen hoogte wordt gewonnen. Het oude model ging uit van een klim naar de circuithoogte van 700 voet, gevolgd door een horizontaal traject en pas een verdere klim naar de uiteindelijke kruishoogte

bij het bereiken van het afdraaipunt richting de beoogde bestemming. In de nieuwe modellering wordt in één keer geklommen naar de uiteindelijke kruishoogte.

De Afdeling ziet, mede gelet op het uitgebrachte deskundigenbericht waarin wordt gesteld dat de routestructuur en het hoogteprofiel, zoals die in de zoneringsberekeningen zijn verwerkt zijn afgestemd op de situatie ter plaatse, geen aanleiding om te oordelen dat verweerder niet in redelijkheid heeft kunnen uitgaan van het hiervoor beschreven routemodel. Anders dan appellanten betogen betekent de verandering van het routemodel niet dat de ligging van het circuit en het entry- en exitpoint, zoals weergegeven op bijlage C bij het A-besluit, zijn gewijzigd.

2.10. Terreinverkeer is het overkoepelende begrip voor circuitverkeer (het verkeer dat het circuitgebied niet verlaat) en het overige verkeer (het verkeer dat het circuit wel verlaat maar dat op dezelfde dag terugkeert en dat binnen een straal van 30 kilometer van de luchthaven blijft).

In de berekeningen is ervan uitgegaan dat 55 % van alle bewegingen circuitbewegingen betreffen. In de oude berekeningen was uitgegaan van een percentage van 79. Daarbij was volgens verweerder sub 1 abusievelijk al het terreinverkeer aangemerkt als circuitverkeer. Deze wijziging van het percentage heeft tot gevolg dat rekening moet worden gehouden met een intensiever gebruik van de entry- en exitpoints.

Voorts is in de berekeningen rekening gehouden met een percentage weekendvluchten in de zes drukste maanden van 20.

De Afdeling is, mede op basis van het deskundigenbericht waarin wordt gesteld dat deze aannames gezien het gebruik van het vliegveld voor onder meer les- en recreatievluchten niet onrealistisch zijn, van oordeel dat verweerder deze uitgangspunten in redelijkheid aan de berekeningen ten grondslag heeft kunnen leggen.

2.11. Verweerder sub 1 heeft overwogen dat de in de berekening gehanteerde nachtstraffactoren en de weekendweegfactor ontleend zijn aan artikel 1 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. In dit artikel is een nachtstraffactor bepaald van 3,16 tussen 19.00 uur en 23.00 uur en van 10 tussen 23.00 uur en 07.00 uur. Voorts geldt een weegfactor van 5 voor de weekenden in de drukste zes maanden.

De in bijlage B bij het bestreden besluit genoemde nachtstraffactor van 1,07 en weekendweegfactor van 1,75 betreffen volgens verweerder sub 1 gemiddelde straffactoren. Deze getallen zijn het resultaat van een berekening en beogen inzicht te geven in de verwachting ter zake van de verdeling van het verkeer over de dag, avond en nacht, alsmede het verkeer gedurende de weekdays en de weekenden. Anders dan appellanten stellen heeft verweerder sub 1 derhalve geen andere straffactoren en weegfactor aan zijn berekening ten grondslag gelegd dan de in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart voorgeschreven nachtstraffactoren en weekendweegfactor.

2.12. Verweerder sub 1 heeft onderkend dat de woningen van [appellant sub 3e e.a.] in Etten-Leur zowel in de geluidszone voor het industrieterrein Vosdonk als in de geluidszone voor het luchtvaartterrein Seppe liggen. Verweerder sub 1 heeft de effecten van de cumulatie van het vliegtuiggeluid en het industrielawaai laten berekenen. Naar de mening van verweerder sub 1 leidt de cumulatie van 42 dB(A) vanwege het vliegtuiggeluid met de 55 dB(A) vanwege het industrielawaai tot een toeneming van de geluidsbelasting ter plaatse van 0,2 dB(A). Verweerder sub 1 heeft zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de berekeningen uitwijzen dat de geluidsbron kleine luchtvaart geen

significante bijdrage levert aan de reeds bestaande geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein Vosdonk.

2.13. Gezien het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerder sub 1 in redelijkheid de bovengenoemde uitgangspunten aan zijn berekening voor de geluidszone ten grondslag heeft kunnen leggen. Deze berekening heeft geleid tot een geluidszone die een enigszins andere vorm heeft gekregen dan de zone die behoorde bij het besluit van 15 oktober 1996. De zone is langer en groter geworden ter hoogte van de entry- en exitpoints, als gevolg waarvan de zone ook op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur is komen te liggen. De zone is echter minder breed geworden. Voorts heeft verweerder sub 1 aannemelijk gemaakt dat het aantal woningen dat binnen de zone is gesitueerd is afgenomen ten opzichte van de geluidszone die behoorde bij het besluit van 15 oktober 1996. De Afdeling is dan ook van oordeel dat verweerder sub 1, bij afweging van alle betrokken belangen, in redelijkheid tot de vaststelling van de geluidszone heeft kunnen komen.

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

Voor zover de bestreden besluiten beschouwd kunnen worden als een inmenging in de rechten, neergelegd in artikel 8, eerste lid, van het EVRM, overweegt de Afdeling dat deze haar grondslag vindt in de Luchtvaartwet. De inmenging van de overheid is derhalve bij wet voorzien en moet worden aangemerkt als noodzakelijk in het belang van de bescherming van de openbare veiligheid, de gezondheid en de rechten en vrijheden van anderen, waarbij een eerlijke afweging heeft plaats gevonden tussen de belangen van het individu enerzijds, en die van de gemeenschap als geheel anderzijds. Voorzover sprake is van een op verweerders rustende positieve verplichting om redelijke en gepaste maatregelen te nemen ter bescherming van de in artikel 8, eerste lid, van het EVRM neergelegde rechten, kan niet worden geoordeeld dat zij daarin te kort zijn geschoten. Overeenkomstig de Luchtvaartwet genomen besluiten kunnen alleen dan geacht worden in strijd te zijn met artikel 8 van het EVRM, wanneer zich omstandigheden voordoen waardoor als gevolg van deze besluiten een zodanige mate van hinder kan worden ondervonden, dat deze zou moeten worden beschouwd als een niet-gerechtvaardigde of disproportionele inbreuk op de door artikel 8 van het EVRM beschermde rechten. Daarvan is echter in onderhavig geval geen sprake. Deze beroepsgrond van [appellant sub 3e e.a] en [appellanten sub 6] treft derhalve geen doel.

2.15. Ten aanzien van de overige beroepsgronden van [appellant sub 1], [appellant sub 3e e.a] en [appellanten sub 6] overweegt de Afdeling dat [appellant sub 1] en [appellanten sub 6] deze beroepsgronden eveneens hebben aangevoerd tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit van 28 april 2000.

In de uitspraak van 5 december 2001, no. 200002721/1 heeft de Afdeling deze beroepsgronden besproken in de overwegingen 2.5.1. tot en met 2.5.3. en overweging 2.7. Deze onderdelen van de beroepen zijn ongegrond verklaard. Deze beroepsgronden treffen thans evenmin doel.

2.16. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd

geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders niet in redelijkheid tot de bestreden besluiten hebben kunnen komen. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ziet de Afdeling voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de bestreden besluiten anderszins zijn voorbereid of genomen in strijd met het recht.

De beroepen zijn ongegrond.

2.17. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen van [appellant sub 3a], [appellant sub 3b], [appellant sub 3c], [appellant sub 3d], [appellant sub 3i] en [appellant sub 4] Velden en de Stichting Keerpunt niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellant sub 1], [appellanten sub 2], [appellant sub 3e e.a], [appellanten sub 5] en [appellanten sub 6] ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. J.J. Vis, Voorzitter, en dr. J.J.C. Voorhoeve en mr. P.C.E. van Wijmen, Leden, in tegenwoordigheid van mr. J. Verbeek, ambtenaar van Staat.

w.g. Vis w.g. Verbeek

Voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 28 mei 2003

388.