

ECLI

ECLI:NL:RVS:2008:BD2131

Datum uitspraak

21 mei 2008

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 17 juli 2006, kenmerk LMV 2006284587, heeft de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting, vanwege het spoorweggedeelte traject 662, km 49.500-50.500, gelegen in de gemeente Goes (clusters 9 en 10), van de gevels van de in het besluit genoemde te saneren woningen en andere geluidgevoelige gebouwen vastgesteld. Tevens zijn bij dit besluit maatregelen, waaronder tijdelijke, vastgesteld die strekken tot het terugbrengen van de geluidbelasting.

Volledige tekst

200703643/1.

Datum uitspraak: 21 mei 2008

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de naamloze vennootschap Railion Nederland N.V., gevestigd te Utrecht,
2. de rechtspersoon naar Belgisch recht Cobelfret Rail N.V., gevestigd te Antwerpen (België), en een ander,
3. het openbaar lichaam Zeeland Seaports, gevestigd te Terneuzen,
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
appellanten,

en

de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 17 juli 2006, kenmerk LMV 2006284587, heeft de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting,

vanwege het spoorweggedeelte traject 662, km 49.500-50.500, gelegen in de gemeente Goes (clusters 9 en 10), van de gevels van de in het besluit genoemde te saneren woningen en andere geluidgevoelige gebouwen vastgesteld. Tevens zijn bij dit besluit maatregelen, waaronder tijdelijke, vastgesteld die strekken tot het terugbrengen van de geluidbelasting. Bij besluit van 12 april 2007, kenmerk LMV 2007015580, heeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: de minister) beslist op bezwaren, gericht tegen het besluit van 17 juli 2006. Daarbij is het besluit van 17 juli 2006 deels gewijzigd.

Tegen dit besluit hebben de naamloze vennootschap Railion Nederland N.V. (hierna: Railion), de rechtspersoon naar Belgisch recht Cobelfret Rail N.V. en een ander (hierna tezamen: Cobelfret), het openbaar lichaam Zeeland Seaports (hierna: Zeeland Seaports) en [appellant sub 4] tijdig beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

Railion, Cobelfret, Zeeland Seaports, [appellant sub 4] en de minister hebben nadere stukken ingediend. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 31 maart 2008, waar zijn verschenen Railion, vertegenwoordigd door mr. F.P.J.M. Otten, advocaat te Utrecht, bijgestaan door P.H. van Gemert, Cobelfret, vertegenwoordigd door mr. L. de Kok, advocaat te Amsterdam, bijgestaan door J. Vermeire en M. Thomans, Zeeland Seaports, vertegenwoordigd door mr. J.M. van Koevinge-Dekker, advocaat te Middelburg, bijgestaan door J.J. de Meij en A. Dirkzwager, [appellant sub 4], in persoon, bijgestaan door [gemachtigden], en de minister, vertegenwoordigd door mr. P.C. Cup en drs. T.C. Welkers, beiden werkzaam bij het ministerie, en door J.W. Takkenberg en ing. A.C.W. Schaareman, beiden werkzaam bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaier. Verder is ter zitting de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V. (hierna: ProRail), vertegenwoordigd door mr. L. Makkinga, drs. D. van Bommel en mr. A. 't Mannetje, als belanghebbende gehoord.

2. Overwegingen

Overgangsrecht

2.1. Op 1 januari 2007 is de wet van 5 juli 2006, houdende wijziging van de Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase; Stb. 2006, 350) in werking getreden. Uit het daarbij behorende overgangsrecht volgt dat de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze gold vóór 1 januari 2007 van toepassing is op het geding.

Omschrijving besluiten

2.2. In artikel 1 van het besluit van 17 juli 2006 (hierna: het primaire besluit), in samenhang met de bijlage daarbij, is krachtens artikel 11, derde lid, en artikel 27, tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen voor een aantal te saneren woningen en andere geluidgevoelige gebouwen de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting vanwege het onderhavige spoorweggedeelte vastgesteld. Verder zijn in de artikelen 2 en 3 van het primaire besluit krachtens artikel 27, negende lid, in samenhang met artikel 1a, tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen maatregelen vastgesteld die strekken

tot het terugbrengen van de geluidbelasting, waarbij de maatregelen in artikel 3, die betrekking hebben op de intensiteit en snelheid van het goederenvervoer op het onderhavige spoorweggedeelte, een tijdelijk karakter hebben.

Bij het besluit van 12 april 2007 (hierna: het bestreden besluit), voor zover hier van belang, zijn de artikelen 1 en 2 van het primaire besluit gehandhaafd en is artikel 3 van het primaire besluit gewijzigd, in die zin dat andere tijdelijke maatregelen met betrekking tot de intensiteit en snelheid van het goederenvervoer op het onderhavige spoorweggedeelte zijn vastgesteld.

De beroepen van Railion, Cobelfret en Zeeland Seaports

2.3. Cobelfret en Zeeland Seaports betogen dat hun bezwaren tegen het primaire besluit ten onrechte niet-ontvankelijk zijn verklaard. Railion betoogt dat haar bezwaar ten onrechte niet-ontvankelijk is verklaard, voor zover dit was gericht tegen de artikelen 1 en 2 van het primaire besluit en de in artikel 3 van het primaire besluit vastgestelde maatregel met betrekking tot de snelheid van het goederenvervoer.

2.4. Uit artikel 20.1, eerste en derde lid, van de Wet milieubeheer en artikel 7:1, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, in onderlinge samenhang bezien, volgt dat een belanghebbende bezwaar kan maken tegen een besluit op grond van de Wet geluidhinder.

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

2.5. Het gevolg van een besluit tot het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting voor een woning of ander geluidgevoelig gebouw is dat de geluidbelasting op de gevel hoger mag zijn dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde en dat, binnen de daarvoor in het Besluit geluidhinder spoorwegen gegeven kaders, maatregelen met betrekking tot de geluidwering van de gevel getroffen moeten worden. Gelet hierop zijn bij een dergelijk besluit in beginsel uitsluitend de belangen van de aanvrager en van diegenen die in een bijzondere, rechtens te erkennen, relatie tot de woning of het andere geluidgevoelige gebouw staan rechtstreeks betrokken. Gesteld noch gebleken is dat Railion, Cobelfret en Zeeland Seaports in een bijzondere, rechtens te erkennen, relatie staan tot een of meer van de geluidgevoelige gebouwen waarvoor in artikel 1 van het primaire besluit de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting vanwege het onderhavige spoorweggedeelte is vastgesteld. Zij kunnen in zoverre dan ook niet als belanghebbende bij het primaire besluit worden aangemerkt.

2.6. Voor zover in de artikelen 2 en 3 van het primaire besluit krachtens artikel 27, negende lid, in samenhang met artikel 1a, tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen maatregelen die strekken tot het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege het onderhavige spoorweggedeelte zijn vastgesteld, overweegt de Afdeling als volgt.

In artikel 27, negende lid, noch enige andere bepaling van het Besluit geluidhinder spoorwegen wordt aan een vaststelling van maatregelen als bedoeld in artikel 27, negende lid, de verplichting verbonden om de vastgestelde maatregelen te realiseren. Gelet op het ingrijpende karakter van een zodanige verplichting moet worden aangenomen dat, indien het de bedoeling was deze in het leven te roepen, dit uitdrukkelijk in het Besluit geluidhinder spoorwegen zou zijn bepaald, met aanwijzing van diegene(n) voor wie deze verplichting geldt. Nu een uitdrukkelijke bepaling op dit punt ontbreekt, brengt de vaststelling van maatregelen als bedoeld in artikel 27, negende lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen, anders dan waarvan de minister in dit geval is uitgegaan, voor ProRail geen verplichting met zich om de op grond van deze bepaling vastgestelde maatregelen te realiseren. De vaststelling kan, zoals

de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 23 januari 2008 in zaak nr. 200702799/1; www.raadvanstate.nl), uitsluitend gevolgen hebben voor de subsidieerbaarheid van de maatregelen, nu in artikel 13, zesde lid, van het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer, zoals dat gold ten tijde van het nemen van het primaire besluit, is bepaald dat, kort weergegeven, maatregelen slechts in aanmerking komen voor subsidie indien deze zijn vastgesteld met toepassing van artikel 27, negende lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen.

Gelet op het voorgaande raakt de beslissing over toepassing van artikel 27, negende lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen uitsluitend rechtstreeks het belang van diegene wiens belang bij een mogelijk besluit over subsidiëring van de vastgestelde maatregelen rechtstreeks kan zijn betrokken. De belangen van Railion, Cobelfret en Zeeland Seaports zijn niet als zodanig aan te merken. Gelet hierop kunnen zij ook in zoverre niet als belanghebbende bij het primaire besluit worden aangemerkt.

2.7. Op grond van het voorgaande dient te worden geoordeeld dat de minister de bezwaren van Cobelfret en Zeeland Seaports in het bestreden besluit terecht, zij het op andere gronden, niet-ontvankelijk heeft verklaard. De beroepen van Cobelfret en Zeeland Seaports zijn om die reden ongegrond. Voor zover de minister het bezwaar van Railion niet-ontvankelijk heeft verklaard, heeft hij dit ook terecht, zij het op andere gronden, gedaan. In zoverre is het beroep van Railion eveneens ongegrond. De minister heeft evenwel ten onrechte het bezwaar van Railion, voor zover dit was gericht tegen de in artikel 3 van het primaire besluit vastgestelde maatregel met betrekking tot de intensiteit van het goederenvervoer, niet niet-ontvankelijk verklaard. De beoordeling door de minister van de ontvankelijkheid in bezwaar dient door de Afdeling ambtshalve te worden getoetst. Het beroep van Railion is in zoverre gegrond en het bestreden besluit komt in zoverre voor vernietiging in aanmerking. De Afdeling ziet aanleiding om het bezwaar van Railion, voor zover dit was gericht tegen de in artikel 3 van het primaire besluit vastgestelde maatregel met betrekking tot de intensiteit van het goederenvervoer, zelf voorzien alsnog niet-ontvankelijk te verklaren.

2.8. Reeds omdat Railion, Cobelfret en Zeeland Seaports niet als belanghebbende bij het primaire besluit kunnen worden aangemerkt, ziet de Afdeling geen aanleiding hun verzoeken om toepassing van artikel 8:72, vierde en vijfde lid, van de Algemene wet bestuursrecht in te willigen.

Het beroep van [appellant sub 4]

2.9. [appellant sub 4], voor wiens woning een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting is vastgesteld, voert aan dat bij de bepaling van het equivalente geluidniveau ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege het onderhavige spoorweggedeelte ten onrechte een correctie is toegepast in verband met het veronderstelde gebruik van goederenwagons met kunststof remblokken - zogenoemde LL-remblokken - die een geluidreducerend effect zouden hebben. Hij voert aan dat het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï (hierna: het RMR) daarvoor geen grondslag biedt. Verder stelt [appellant sub 4] dat de ontwikkeling van LL-remblokken zich nog in een experimenteel stadium bevindt. Onder meer omdat onderzoek heeft uitgewezen dat de betrouwbaarheid van het remsysteem niet onder alle omstandigheden voldoende is gewaarborgd, is volgens [appellant sub 4] onzeker of, althans op welke termijn, de juridische belemmeringen in Europees verband voor de toepassing van LL-remblokken worden weggenomen. Om die reden is de ombouw van de goederenwagons - het vervangen van de gangbare gietijzeren remblokken door LL-remblokken -, waarvoor volgens hem bovendien een beperkte capaciteit in de werkplaatsen bestaat, ook nog niet ter hand genomen. Gezien

deze omstandigheden is het volgens hem niet waarschijnlijk dat LL-remblokken op de door de minister veronderstelde termijn op de door hem veronderstelde schaal worden toegepast. Verder is volgens [appellant sub 4] allerm minst zeker of het geluidreducerend effect van de LL-remblokken, zoals de minister veronderstelt, daadwerkelijk 7 dB(A) bedraagt.

2.10. Bij de bepaling van het equivalente geluidniveau in de nachtperiode op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen, welk geluidniveau als uitgangspunt is genomen bij de beoordeling die ten grondslag ligt aan de bij het primaire besluit vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting vanwege het onderhavige spoorweggedeelte, is een correctie toegepast in verband met het beoogde gebruik van goederenwagons met LL-remblokken. Volgens de minister biedt artikel 3, vierde lid, van het RMR, in samenhang met paragraaf 6.3 van de bijlage bij het RMR de mogelijkheid om een dergelijke correctie toe te passen. Bij het toepassen van deze correctie is de minister er van uitgegaan dat in het jaar 2010 in de nachtperiode hoofdzakelijk goederentreinen rijden met LL-remblokken en dat de geluidproductie van deze treinen minstens 7 dB(A) lager is dan die van goederentreinen met gietijzeren remblokken.

2.11. Ingevolge artikel 2a, eerste lid, van het RMR draagt de minister zorg voor de samenstelling en het beheer van een emissieregister, waarin de gegevens worden vastgelegd, bedoeld in hoofdstuk 8 van de bijlage bij het RMR. Dit emissieregister bevat, voor zover hier van belang, gegevens over de intensiteit van het gebruik van de sporen en de gemiddelde snelheden van de treinen, waarbij wordt onderscheiden naar railvoertuigcategorieën. Hoofdstuk 1 van de bijlage bij het RMR bevat de te onderscheiden railvoertuigcategorieën. Railvoertuigcategorie 4 betreft blokgeremd goederenmaterieel en omvat alle typen goederenwagons met blokremmen. In hoofdstuk 2 van de bijlage bij het RMR zijn per railvoertuigcategorie geluidemissieniveaus vermeld.

Ingevolge artikel 3, eerste lid, aanhef en onder a, van het RMR wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau op een bepaalde plaats buiten een woning of ander geluidgevoelig gebouw ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een spoorweg, rekening gehouden met de emissiegegevens, zoals vastgelegd in het emissieregister bedoeld in artikel 2a, van de emissietrajecten die voor de desbetreffende locatie relevant zijn. Ingevolge het vierde lid van dit artikel kan de minister, na overleg met de instanties die op de desbetreffende locatie de infrastructuur en het gebruik daarvan beheren, afwijking toestaan van het eerste lid, onder a, indien de daar bedoelde gegevens onvoldoende representatief zijn.

2.12. Uit artikel 3, vierde lid, van het RMR vloeit voort dat de minister de daar bedoelde afwijking, voor zover hier van belang, kan toepassen ten aanzien van de intensiteit van het gebruik van de sporen en de gemiddelde snelheden van de treinen. De toegepaste correctie met 7 dB(A) hangt samen met de geluidemissieniveaus van goederenwagons met LL-remblokken die, naar de minister veronderstelt, lager zijn dan die van goederenwagons met gangbare remblokken, waarvan in de bijlage bij het RMR voor railvoertuigcategorie 4 is uitgegaan. Deze correctie heeft geen betrekking op de intensiteit van het gebruik van de sporen of de gemiddelde snelheden van de treinen. Artikel 3, vierde lid, van het RMR biedt voor de correctie derhalve geen grondslag. Paragraaf 6.3 van de bijlage bij het RMR biedt die grondslag evenmin.

De stelling van [appellant sub 4] dat de ontwikkeling van LL-remblokken nog in een experimenteel stadium verkeert, wordt in het deskundigenbericht bevestigd. De minister heeft de stellingen van [appellant sub 4] over de onduidelijkheid over vrijgave van het gebruik van LL-remblokken in Europees verband en de ombouw van de goederenwagons, die in het

deskundigenbericht eveneens worden bevestigd, onvoldoende weersproken. Gelet hierop heeft de minister onvoldoende gemotiveerd waarom er van mocht worden uitgegaan dat in het jaar 2010 in de nachtperiode hoofdzakelijk goederenwagons met LL-remblokken op het onderhavige spoorweggedeelte zullen rijden. De minister heeft, mede gezien het deskundigenbericht, voorts onvoldoende aannemelijk gemaakt dat de geluidreductie als gevolg van de toepassing van LL-remblokken in plaats van de gangbare gietijzeren remblokken 7 dB(A) bedraagt.

Ter zitting heeft de minister desgevraagd nog bevestigd dat indien geen correctie in verband met LL-remblokken zou zijn toegepast, de beoordeling waarschijnlijk had geleid tot de vaststelling van andere ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting vanwege het onderhavige spoorweggedeelte. Reeds om die reden is het betoog van de minister dat het ProRail vrij staat om, teneinde te verzekeren dat de bij het primaire besluit vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting worden gehaald, andere geluidreducerende maatregelen te treffen dan toepassing van LL-remblokken, niet relevant.

Geconcludeerd moet worden dat het bestreden besluit, in strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, niet deugdelijk is gemotiveerd. Deze beroepsgrond slaagt.

2.13. Het beroep van [appellant sub 4] is gegrond. Het bestreden besluit komt voor vernietiging in aanmerking, voor zover zijn bezwaar daarbij ongegrond is verklaard. De Afdeling laat de overige beroepsgronden buiten bespreking. De minister dient met inachtneming van deze uitspraak opnieuw op zijn bezwaar te beslissen. De Afdeling zal daarvoor een termijn van zes maanden stellen.

2.14. [appellant sub 4] heeft verzocht om het treffen van een voorlopige voorziening op grond van artikel 8:72, vijfde lid, van de Algemene wet bestuursrecht in verband met door hem verwachte geluidhinder vanwege het onderhavige spoorweggedeelte. Gelet op het verklaarde ter zitting is aannemelijk dat de voorziene toename in de intensiteit van het goederenvervoer op het onderhavige spoorweggedeelte, die ten grondslag ligt aan de besluitvorming in deze zaak, zich op dit moment slechts gedeeltelijk heeft voorgedaan. Verder bevindt het realiseren van de in artikel 2 van het primaire besluit vastgestelde geluidreducerende maatregelen zich in een gevorderd stadium. Gelet hierop ziet de Afdeling, bij afweging van de belangen, geen aanleiding voor inwilliging van zijn verzoek. Het verzoek wordt afgewezen.

Proceskosten

2.15. De minister dient op na te melden wijze in de proceskosten van Railion te worden veroordeeld. Bij de vaststelling van de te vergoeden kosten van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand is in aanmerking genomen dat deze zaak en 18 andere zaken waarin door Railion beroep is ingesteld samenhangende zaken zijn als bedoeld in artikel 3 van het Besluit proceskosten bestuursrecht. Vanwege het gewicht van de zaken wordt wegingsfactor 2 als bedoeld in onderdeel C1 van de bijlage bij het Besluit proceskosten bestuursrecht toegepast. Het totaal te vergoeden bedrag wordt gelijkelijk verdeeld over de 19 zaken. Aangezien deze zaak en de 18 andere zaken tegelijkertijd ter zitting zijn behandeld, wordt één maal een vergoeding toegekend in verband met reiskosten voor het bijwonen van de zitting. Deze vergoeding wordt eveneens gelijkelijk verdeeld over de 19 zaken.

De minister dient op na te melden wijze in de proceskosten van [appellant sub 4] te worden veroordeeld. De reiskosten van [appellant sub 4] worden vergoed. Verder worden de

reiskosten van één van de voor hem ter zitting opgetreden gemachtigden vergoed. Aangezien deze gemachtigden in nog 9 andere zaken die tegelijkertijd ter zitting zijn behandeld als gemachtigden van andere appellanten hebben opgetreden, wordt het te vergoeden bedrag gelijkelijk verdeeld over de 10 zaken. De kosten verbonden aan het laten opstellen van het deskundigenrapport dat door [appellant sub 4] is ingebracht, komen voor vergoeding in aanmerking. Aangezien dit deskundigenrapport in de genoemde 9 andere zaken ook is ingebracht, wordt het te vergoeden bedrag gelijkelijk verdeeld over de 10 zaken. Voor een proceskostenveroordeling ten gunste van Cobelfret en Zeeland Seaports bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 4] gegrond;

II. verklaart het beroep van Railion gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond;

III. verklaart de beroepen van Cobelfret en Zeeland Seaports ongegrond;

IV. vernietigt het besluit van de minister van 12 april 2007, kenmerk LMV 2007015580, voor zover daarbij het bezwaar van Railion tegen de in artikel 3 van het besluit van 17 juli 2006, kenmerk LMV 2006284587, vastgestelde maatregel met betrekking tot de intensiteit van het goederenvervoer niet niet-ontvankelijk is verklaard en het bezwaar van [appellant sub 4] ongegrond is verklaard;

V. verklaart het bezwaar van Railion tegen de in artikel 3 van het besluit van 17 juli 2006, kenmerk LMV 2006284587, vastgestelde maatregel met betrekking tot de intensiteit van het goederenvervoer alsnog niet-ontvankelijk;

VI. bepaalt dat deze uitspraak in zoverre in de plaats treedt van het besluit van 12 april 2007, kenmerk LMV 2007015580;

VII. draagt de minister op binnen zes maanden na de verzending van deze uitspraak met inachtneming daarvan een nieuw besluit te nemen op het bezwaar van [appellant sub 4] en dit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;

VIII. veroordeelt de minister tot vergoeding van bij Railion in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 102,80 (zegge: honderdtwee euro en tachtig cent), waarvan € 101,68 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het dient door de Staat der Nederlanden (het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) aan Railion onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;

veroordeelt de minister tot vergoeding van bij [appellant sub 4] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 119,47 (zegge: honderdnegentien euro en zevenenveertig cent); het dient door de Staat der Nederlanden (het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) aan [appellant sub 4] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;

IX. gelast dat de Staat der Nederlanden (het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) aan [appellant sub 4] het door hem voor de behandeling van zijn beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 143,00 (zegge: honderddrieënveertig euro)

vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.H. van Kreveld, voorzitter, en mr. H.Ph.J.A.M. Hennekens en mr. C.W. Mouton, leden, in tegenwoordigheid van mr. W.G. Timmerman, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Kreveld w.g. Timmerman
voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 21 mei 2008

431.