

ECLI	ECLI:NL:RVS:2011:BR5714
Datum uitspraak	24 augustus 2011
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 23 november 2009 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit Verruiming Vaargeul Eemshaven-Noordzee (hierna: tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 17 december 2009 ter inzage gelegd.

Volledige tekst

201000106/1/M2.

Datum uitspraak: 24 augustus 2011

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], gevestigd te [plaats], gemeente Eemsmond,
2. de rechtspersoon naar Duits recht Aktien-Gesellschaft "EMS" (hierna: Ems Duitsland), gevestigd te Emden (Duitsland),
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats] (Duitsland),
4. de rechtspersoon naar Duits recht Anker Schiffahrts-Gesellschaft mbH (hierna: Anker), gevestigd te Emden (Duitsland),
5. [appellant sub 5a] en [appellant sub 5b] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 5]), wonend te [woonplaats] (Duitsland),
6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats] (Duitsland),
7. de burgemeester van Emden (hierna: Emden) (Duitsland),
8. de rechtspersoon naar Duits recht Emder Hafenförderungsgesellschaft e.V. (hierna: Hafenförderungsgesellschaft), gevestigd te Emden (Duitsland),
9. de rechtspersoon naar Duits recht ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, (hierna: ELAG), gevestigd te Emden (Duitsland),
10. de rechtspersoon naar Duits recht EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH (hierna: EVAG), gevestigd te Emden (Duitsland),
11. [appellant sub 11a] en [appellant sub 11b], (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 11]) wonend te [woonplaats] (Duitsland),
12. de burgemeester van Jemgum (hierna: Jemgum) (Duitsland),
13. [appellant sub 13], wonend te [woonplaats], gemeente Eemsmond,
14. [appellant sub 14a], [appellant sub 14b], beiden wonend te [woonplaats], gemeente Eemsmond en [appellant sub 14c], wonend te [woonplaats], gemeente Eemsmond (hierna: [appellant sub 14] en anderen),
15. de commanditaire vennootschap naar Duits recht Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (hierna: Niedersachsen Ports), gevestigd te Oldenburg (Duitsland),

16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid De Rousant B.V. en de rechtspersoon naar Duits recht Fischereibetrieb de Rousant GmbH (hierna tezamen en in enkelvoud: De Rousant), beide gevestigd te Lauwerzijl, gemeente Zuidhorn,
17. [appellant sub 17], wonend te [woonplaats] (Duitsland),
18. [appellant sub 18], wonend te [woonplaats] (Duitsland),
19. [appellant sub 19], wonend te [woonplaats] (Duitsland),
20. Visserijbedrijf [appellant sub 20] (hierna: [appellant sub 20]), gevestigd te [plaats], gemeente Eemsmond,
21. het bestuursorgaan naar Duits recht Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (hierna: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung), gevestigd te Aurich (Duitsland),
22. [appellant sub 22], wonend te [woonplaats] (Duitsland),
23. de vereniging Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee, gevestigd te Harlingen, en anderen (hierna: de Waddenvereniging en anderen),
24. de burgemeester van Borkum (hierna: Borkum) (Duitsland),
appellanten,
en

de minister van Verkeer en Waterstaat, thans: de minister van Infrastructuur en Milieu, verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 23 november 2009 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit Verruiming Vaargeul Eemshaven-Noordzee (hierna: tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 17 december 2009 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], Ems Duitsland, [appellant sub 3], Anker, [appellant sub 5], [appellant sub 6], Emden, Hafenförderungsgesellschaft, ELAG, EVAG, [appellant sub 11], Jemgum, [appellant sub 13], [appellant sub 14] en anderen, Niedersachsen Ports, De Rousant, [appellant sub 17], [appellant sub 18], [appellant sub 19], [appellant sub 20], Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, [appellant sub 22], de Waddenvereniging en anderen en Borkum tijdig beroep ingesteld. Sommigen hebben de gronden van hun beroep schriftelijk aangevuld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. [appellant sub 1], Ems Duitsland, Emden, Jemgum, [appellant sub 13], [appellant sub 19], Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, de Waddenvereniging en anderen, Borkum en de minister hebben hun zienswijzen daarop naar voren gebracht. De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft op 24 mei 2011 het deskundigenbericht aangevuld met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit.

[appellant sub 6], Jemgum, [appellant sub 13], [appellant sub 19] en de Waddenvereniging en anderen hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 15 en 16 juni 2011, waar een aantal partijen ter zitting is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook de minister heeft zich doen vertegenwoordigen.

Buiten bezwaren van partijen zijn ter zitting nog stukken in het geding gebracht.

2. Overwegingen

Verzoek gevoegde behandeling zaken

2.1. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung heeft de Afdeling ter zitting op grond van artikel 8:14, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) verzocht onderhavig tracébesluit gevoegd te behandelen met het besluit van 13 oktober 2010, waarbij aan Rijkswaterstaat, dienst Noord-Nederland, een vergunning als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a, van de Wet beheer waterstaatswerken is verleend voor het verdiepen en verbreden van de vaarweg Eemshaven-Noordzee.

Gelet op de aard van de zaak en het tijdstip van het verzoek in deze zaak ziet de Afdeling geen aanleiding voor de gevraagde voeging en wijst daarom het verzoek af.

Het tracébesluit

2.2. Het tracébesluit ziet op een verruiming van de vaargeul van de hoofdvaarweg Eemshaven-Noordzee en de daarbij te onderhouden profielen en de te treffen maatregelen. De verruiming bestaat uit een verdieping en een verbreding van de vaargeul.

Ontvankelijkheid

2.3. Ingevolge artikel 12, derde lid, van de Tracéwet, gelezen in samenhang met de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Awb, wordt het ontwerp van het tracébesluit ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht door een ieder.

Ingevolge artikel 6:13 van de Awb, voor zover hier van belang, kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 naar voren heeft gebracht.

2.3.1. Het ontwerp-tracébesluit is met ingang van 25 juni 2009 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Van de zijde van de Waddenvereniging en anderen heeft Bürgerinitiative Saubere Luft Ost-Friesland e.V. geen zienswijzen naar voren gebracht. Nu niet is gebleken dat haar dit redelijkerwijs niet kan worden verweten, dient het beroep van de Waddenvereniging en anderen voor zover ingesteld door Bürgerinitiative Saubere Luft Ost-Friesland e.V. niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Belanghebbendheid

2.4. Ingevolge artikel 25a, eerste lid, van de Tracéwet kan tegen een tracébesluit door een belanghebbende beroep worden ingesteld bij de Afdeling.

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

Ingevolge artikel 1:2, derde lid, worden ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

2.4.1. [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 22] en [appellant sub 19] wonen op een afstand van onderscheidenlijk ongeveer 21 km, 15 km, 23 km en 14 km van het gebied waarop het tracébesluit betrekking heeft. Gelet op de verwachte gevolgen van het uitvoeren van het tracébesluit en de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen die daardoor mogelijk worden gemaakt, is deze afstand te groot om een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang te kunnen aannemen. Voorts is niet gebleken van feiten of omstandigheden in verband waarmee moet worden geoordeeld dat ondanks deze afstand

een objectief en persoonlijk belang van [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 22] en [appellant sub 19] rechtstreeks door het besluit wordt geraakt. Dat zij bezorgd zijn over mogelijk hogere stormvloed en de stijging van het water, en dat [appellant sub 13], [appellant sub 22] en [appellant sub 19] vrezen dat zij hun toekomstige plannen met betrekking tot hun boerderij niet kunnen uitvoeren, is niet toereikend om te kunnen spreken van een bijzonder individueel belang dat hen onderscheidt van anderen die zich in deze omgeving begeven. Evenmin is een louter gevoel van betrokkenheid bij een besluit - hoe sterk dat gevoel ook is - daarvoor voldoende.

De conclusie is dat [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 22] en [appellant sub 19] geen belanghebbenden zijn bij het tracébesluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat zij daarom niet in hun beroep kunnen worden ontvangen.

Dat [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 22] en [appellant sub 19] tijdig zienswijzen naar voren hebben gebracht tegen het ontwerp-tracébesluit maakt dat niet anders. Ingevolge artikel 12, derde lid, van de Tracéwet is de mogelijkheid om over het ontwerp-tracébesluit zienswijzen naar voren te brengen immers opengesteld voor een ieder, terwijl ingevolge artikel 25a, eerste lid van de Tracéwet beroep tegen het tracébesluit slechts kan worden ingesteld door een belanghebbende.

Bevoegdheid minister

2.5. Borkum en Hafenförderungsgesellschaft betogen dat Nederland niet bevoegd is tot het verruimen van de vaargeul. In dit kader voeren zij aan dat in het Algemeen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding (Trb. 1960, 67; hierna: Eems-Dollardverdrag) is bepaald dat Duitsland bevoegd is tot het uitvoeren van waterbouwkundige werkzaamheden in het desbetreffende gebied en dat dit verdrag in Duitsland kracht van wet heeft. Het is volgens Borkum niet mogelijk om zonder tussenkomst van de Duitse wetgevende macht hiervan af te wijken. Nu de regering van Duitsland zonder tussenkomst van de wetgevende macht met de Nederlandse regering een andere regeling is overeengekomen met betrekking tot de betrokken bevoegdheden en het toepasselijke recht, is op onjuiste wijze afgeweken van het Eems-Dollardverdrag, zodat deze regeling volgens Borkum onrechtmatig is. Gelet hierop ontbreekt een wettelijke grondslag voor de minister voor het nemen van het tracébesluit, aldus Borkum.

2.5.1. In de toelichting bij het bestreden besluit heeft de minister vermeld dat de te verruimen vaargeul tot de 3-mijlszone zich binnen het Eems-Dollardverdragsgebied bevindt. In dat verdragsgebied verzorgt Duitsland de waterstaatszorg inclusief het onderhoud van de vaargeul. De minister stelt zich op het standpunt dat artikel 12 van het Eems-Dollardverdrag de mogelijkheid biedt om, op aanbeveling van de Eemskommissie, af te wijken van de afspraken met betrekking tot de waterstaatszorg en het onderhoud van de vaargeul in het verdragsgebied. De Nederlandse en Duitse regering zijn op grond daarvan een regeling overeengekomen die is neergelegd in een zogenoemde Verbalnote en een zogenoemde interpretatieve verklaring, waarin is bepaald dat het Koninkrijk der Nederlanden bevoegd is tot uitvoering van de werkzaamheden aan de vaargeul in het desbetreffende verdragsgebied en dat het Nederlandse recht van toepassing is op de betrokken bevoegdheden, aldus de minister.

2.5.2. Ingevolge artikel 8 van het Eems-Dollardverdrag voert de Bondsrepubliek Duitsland alle waterbouwkundige werkzaamheden uit tot onderhoud en verbetering van het hoofdvaarwater, het Emder Vaarwater en de Boven Eems. Zij voert bovendien in het

hoofdvaarwater andere waterbouwkundige werkzaamheden uit, die in het belang zijn van de Duitse havens.

Ingevolge artikel 9 voert het Koninkrijk der Nederlanden alle waterbouwkundige werkzaamheden uit tot onderhoud en verbetering der verbindingen tussen de Nederlandse havens en het hoofdvaarwater, met inbegrip van de daarmee rechtstreeks verband houdende werkzaamheden in het aangrenzende deel van het hoofdvaarwater. Het voert bovendien in het hoofdvaarwater andere waterbouwkundige werkzaamheden uit die in het belang zijn van de Nederlandse havens.

Ingevolge artikel 10 worden waterbouwkundige werkzaamheden die zowel onder artikel 8 als onder artikel 9 vallen door de Bondsrepubliek Duitsland uitgevoerd.

Ingevolge artikel 11 zijn de artikelen 8 tot en met 10 eveneens van toepassing op de aanleg van nieuwe werken.

Ingevolge artikel 12 kunnen de regeringen der verdragsluitende partijen een andere regeling overeenkomen indien het om technische of economische redenen aanbeveling verdient af te wijken van de artikelen 8 tot en met 11. De regeringen vragen daartoe een aanbeveling van de Eemskommissie.

Ingevolge artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet wordt - voor zover van belang - een beslissing om de procedure ten aanzien van de aanleg of wijziging van een hoofdvaarweg aan te vangen, genomen door Onze minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (thans: de minister van Infrastructuur en Milieu).

Ingevolge artikel 15, eerste lid - voor zover van belang - wordt het tracébesluit binnen vijf maanden na de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit vastgesteld door Onze minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, dan wel door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat (thans: de minister van Infrastructuur en Milieu).

2.5.3. Uit artikel 12 van het Eems-Dollardverdrag volgt dat de Nederlandse en Duitse regering op aanbeveling van de Eemskommissie een regeling kunnen overeenkomen indien het om technische of economische redenen aanbeveling verdient af te wijken van de artikelen 8 tot en met 11. Het Eems-Dollardverdrag biedt geen steun voor de opvatting van Borkum dat een afwijkende regeling alleen mogelijk is met tussenkomst van de Duitse wetgever.

2.5.4. De Nederlandse regering heeft conform artikel 12 van het Eems-Dollardverdrag de Eemskommissie, daartoe bijeengekomen op 14 maart 2007, om een aanbeveling gevraagd met betrekking tot verdieping en verbreding van de vaargeul in het verdragsgebied. Overeenkomstig die aanbeveling heeft de Duitse regering op 21 januari 2009 te Berlijn een Verbalnote opgesteld. Daarin verklaart de Duitse regering, kort gezegd, dat het Koninkrijk der Nederlanden bevoegd is alle waterbouwkundige werkzaamheden tot onderhoud en verbetering van het vaarwater uit te voeren in het hoofdvaarwater Eemshaven-Noordzee met betrekking tot de voorgenomen verdieping en verbreding van de vaargeul. Daarnaast hebben delegatieleiders van de Nederlandse en Duitse regering tevens een interpretatieve verklaring met betrekking tot het Eems-Dollardverdrag opgesteld. Daarin hebben zij verklaard dat onder de bevoegdheid tot uitvoering van de waterbouwkundige werkzaamheden mede dient te worden verstaan de bevoegdheid tot het verlenen van de bijbehorende vergunningen en het zorgdragen voor het opstellen van het benodigde milieu-effectrapport. Verder hebben zij verklaard dat op die bevoegdheid en procedures de wettelijke voorschriften van toepassing

zijn van de verdragsluitende partij die bevoegd is tot het uitvoeren van de betreffende waterbouwkundige werkzaamheden.

2.5.5. Gelet op het voorgaande is het Koninkrijk der Nederlanden bevoegd de waterbouwkundige werkzaamheden uit te voeren in het desbetreffende deel van het verdragsgebied en is Nederlandse wet- en regelgeving van toepassing op de uitvoering van de betrokken bevoegdheden en procedures. Nu de hier aan de orde zijnde verruiming van de vaargeul zijn grondslag vindt in de Tracéwet is ingevolge artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 15, tweede lid, de minister bevoegd tot het vaststellen van een tracébesluit.

Milieu-effectrapport

2.6. [appellant sub 3], [appellant sub 5] en de Waddenvereniging en anderen betogen dat de cumulatieve effecten van de verruiming van de vaargeul, de verdieping van de Eemshaven en de bouw van de energiecentrales in de Eemshaven ten onrechte niet zijn beoordeeld in het milieu-effectrapport (hierna: MER). De Waddenvereniging en anderen voeren in dit verband aan dat de genoemde projecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Onder verwijzing naar de definitie van "project" in de richtlijn van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 2009/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 (PB 2009 L 140), (hierna: MER-richtlijn) betogen zij dat de genoemde projecten gezamenlijk hadden moeten worden aangemerkt als één project waarvoor één MER had moeten worden opgesteld. Ter zitting hebben zij aangevoerd dat in ieder geval de verruiming van de vaargeul en de verdieping van de Eemshaven als één project hadden moeten worden aangemerkt, aangezien voor deze beide projecten de minister de initiatiefnemer is.

Voorts voeren de Waddenvereniging en anderen aan dat in het MER de gevolgen van het gebruik van de vaargeul ten onrechte niet zijn beoordeeld. Volgens de Waddenvereniging en anderen moeten, conform het bepaalde in de MER-richtlijn, alle gevolgen, inclusief de toename van het scheepvaartverkeer, worden onderzocht en beoordeeld. Volgens de Waddenvereniging en anderen mag een deel van de effecten niet buiten de beoordeling worden gelaten.

2.6.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de genoemde projecten niet als één project zijn aan te merken, aangezien er voor de projecten verschillende initiatiefnemers zijn, er verschillende wettelijke procedures gelden en de diverse vergunningaanvragen voor de projecten niet tegelijkertijd zijn ingediend. Volgens de minister is in het MER wel rekening gehouden met de samenhang met andere projecten en is daarbij het totale effect op het milieu in ogenschouw genomen.

2.6.2. In de MER-richtlijn zijn onder meer bepalingen opgenomen over het maken van een MER voor het nemen van een besluit.

Ingevolge artikel 1, tweede lid, van de MER-richtlijn wordt in de richtlijn verstaan onder project: de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken, dan wel andere ingrepen in natuurlijk milieu of landschap, inclusief de ingrepen voor de ontginning van bodemschatten.

2.6.3. In het nationale recht zijn in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer regels gesteld over onder meer het maken van een MER voor het nemen van een besluit. De MER-plichtige projecten uit de richtlijn zijn in het Nederlandse recht opgenomen als MER-plichtige activiteiten. Niet wordt betwist dat de MER-richtlijn, voor zover hier van belang, correct is

geïmplementeerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het daarmee samenhangende Besluit milieu-effectrapportage 1994 (oud; hierna: Besluit MER).

Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer worden bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu.

Ingevolge het derde lid worden terzake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder a, de categorieën van besluiten aangewezen bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt.

In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit MER is in categorie 3.2 onder meer als activiteit als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer, voor zover hier van belang, aangewezen de vergroting of verdieping van een hoofdvaarweg in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een structurele verdieping van de hoofdvaarweg waarbij meer dan 5 miljoen m³ grond wordt verzet.

2.6.4. Op grond van bovenvermelde bepalingen is onderhavig tracébesluit een besluit waarvoor een MER gemaakt moet worden. Aan deze verplichting is voldaan. Als MER-plichtig besluit is aangewezen de vaststelling van een tracé op grond van de Tracéwet. Voor de opvatting van de Waddenvereniging en anderen dat in dit MER naast het tracé als mer-plichtige activiteit ook de verdieping van de Eemshaven en de bouw van de energiecentrales in de Eemshaven tezamen als één project moeten worden beschouwd, ziet de Afdeling, gelet op de systematiek van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het daarmee samenhangende Besluit MER, geen aanleiding.

2.6.5. In paragraaf 5.10 van het MER is - hoewel het Besluit MER daartoe niet verplicht - ingegaan op de cumulatieve effecten van onder meer de verdieping van de Eemshaven en de bouw van energiecentrales in de Eemshaven. Tevens is in het MER, anders dan de Waddenvereniging en anderen aanvoeren, gekeken naar de milieueffecten van het reguliere gebruik van de vaargeul (voor zover toe te rekenen aan de verdieping) en de toename van de toekomstige scheepvaartbewegingen.

In haar toetsingsadvies van 4 november 2009 komt de Commissie voor de milieu-effectrapportage (hierna: Commissie voor de MER) tot het oordeel dat in het MER en de aanvulling op het MER de essentiële informatie voor besluitvorming over het tracébesluit voor verruiming van de vaargeul aanwezig is.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 3], [appellant sub 5] en de Waddenvereniging en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het MER op essentiële punten tekortschiet.

2.7. De Waddenvereniging en anderen betogen dat voor het verdiepen van de vaargeul de NorNedkabel dieper moet worden gelegd en dat in het MER ten onrechte is gesteld dat de effecten van deze ingreep niet behoeven te worden meegenomen in de cumulatieve effecten vanwege de aanleg van het tracé.

2.7.1. In het MER is de verlegging van de NorNedkabel betrokken in de beoordeling. De effecten zijn echter als neutraal beschouwd. De Waddenvereniging en anderen hebben geen redenen aangevoerd waarom dit onjuist is. Gelet daarop ziet de Afdeling in hetgeen de Waddenvereniging en anderen naar voren hebben gebracht geen aanleiding voor het oordeel dat de beoordeling in zoverre onjuist is.

2.8. De conclusie is dat de beroepsgronden over het MER falen.

Criteria PKB Waddenzee

2.9. Uit het verhandelde ter zitting is naar voren gekomen dat tussen partijen is niet langer in geschil dat de minister de criteria zoals weergegeven in paragraaf 4.1 van deel 4 van de Planologische Kernbeslissing Derde Nota Waddenzee (hierna PKB Waddenzee) inzake de te beschermen en behouden waarden en kenmerken, bij de besluitvorming heeft betrokken. Deze beroepsgrond behoeft gelet daarop geen inhoudelijke bespreking meer.

Noodzaak verruiming vaargeul en belangenafweging

2.10. In de toelichting bij het tracébesluit is vermeld dat het rijksbeleid ten aanzien van de Nederlandse zeehavens is gericht op het versterken van de meerwaarde die de zeehavens de Nederlandse economie bieden. Daarvoor moet de concurrentiepositie van de zeehavens verbeteren, binnen randvoorwaarden van regelgeving en beleid, waaronder de PKB Waddenzee en de Nota Zeehavens. Het beleid geeft voor de zeehavens in Groningen, waaronder de Eemshaven aan dat voordat projecten in deze havens in overweging worden genomen marktpartijen concrete interesse dienen te hebben. Ten tijde van het nemen van het tracébesluit waren er concrete initiatieven van marktpartijen om energiecentrales in de Eemshaven te bouwen. Volgens de toelichting bij het tracébesluit is het voor een goede bereikbaarheid van de energiecentrales in de Eemshaven nodig dat de vaargeul wordt verbreed en verdiept om zo bevaarbaar te zijn voor LNG-schepen van het type Qmax met een maximale breedte van 55 meter en bulkschepen van het type Panamax-bulk met een maximale diepgang van 14 meter (hierna: LNG-schepen en bulkschepen). De vaargeul is thans niet breed en diep genoeg voor deze schepen. Gelet op het rijksbeleid en de concrete initiatieven heeft de minister besloten de vaargeul toegankelijk te maken voor deze LNG-schepen en bulkschepen.

2.11. Zoals de Afdeling onder meer in haar uitspraak van 15 september 2010, in zaak nr. 200904401/1/M2 heeft overwogen, vergt de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging, waarbij politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij deze afweging geldt ingevolge artikel 3:4, tweede lid, van de Awb, dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Het is aan de minister om alle verschillende betrokken belangen tegen elkaar af te wegen. De rechter kan slechts concluderen dat deze afweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen. Bij deze toetsing heeft de rechter niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend naar eigen inzicht vast te stellen.

Bij de rechtmatigheidstoets van dit besluit zijn bepalend de feiten en omstandigheden zoals deze zich ten tijde van het nemen van dit besluit voordeden.

2.11.1. Ten aanzien van het betoog dat het beter is om de energiecentrales te bouwen in een andere haven in Nederland die geschikt is voor LNG-schepen en bulkschepen, overweegt de Afdeling dat de aanwezigheid van energiecentrales in de Eemshaven in deze procedure een gegeven is. Een inhoudelijke bespreking van dit betoog is daarom hier niet aan de orde.

2.12. De Waddenvereniging en anderen voeren aan dat de verruiming van de vaargeul niet nodig is wanneer de vergunningen om de energiecentrales in de Eemshaven te kunnen realiseren niet kunnen worden verleend. De Waddenvereniging en anderen wijzen in dat kader op de bij de Afdeling aanhangige procedures tegen de milieuvergunningen en de

vergunningen krachtens artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998). Ter zitting hebben de Waddenvereniging en anderen in dit verband nog naar voren gebracht dat de energiecentrales voor de aanvoer van brandstoffen ook gebruik kunnen maken van kleinere schepen, zodat het ook daarom niet nodig is de vaargeul te verruimen.

2.12.1. De minister stelt dat, gelet op het rijksbeleid omtrent de ontwikkeling van de Eemshaven en de omstandigheid dat marktpartijen concrete initiatieven hebben om energiecentrales te realiseren in de Eemshaven, het nodig is om de vaargeul Eemshaven-Noordzee te verruimen.

2.12.2. Niet wordt betwist dat er op het moment van het nemen van het tracébesluit concrete initiatieven waren om energiecentrales te bouwen in de Eemshaven en dat de initiatiefnemers hebben verzocht om verruiming van de vaargeul om zo de Eemshaven en de energiecentrales bereikbaar te maken voor LNG-schepen en bulkschepen.

2.12.3. De vraag of de benodigde vergunningen voor de realisatie van energiecentrales in de Eemshaven op goede gronden zijn verleend, is primair aan de orde in de procedure van de desbetreffende vergunning. Dit laat echter onverlet dat de minister in dit geval het tracébesluit niet mocht nemen, indien en voor zover op voorhand viel aan te nemen dat de benodigde vergunningen niet konden worden verleend en daarmee de noodzaak van het tracébesluit komt te ontvallen. Ten tijde van het nemen van het tracébesluit waren aan de initiatiefnemers, Nuon en RWE, om een energiecentrale te bouwen in de Eemshaven reeds vergunningen, als bedoeld in artikel 8.1 van de Wet milieubeheer en vergunningen op grond van artikel 19d van de Nbw verleend. Gelet hierop is er geen grond voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat eerdergenoemde vergunningen voor de realisatie van energiecentrales in de Eemshaven niet konden worden verleend en daarmee het belang aan de verruiming van de vaargeul van de hoofdvaarweg Noordzee-Eemshaven was ontvallen. Dat deze vergunningen op het moment van het nemen van het tracébesluit nog niet onherroepelijk waren, maakt deze conclusie niet anders.

2.12.4. Dat recent bekend is geworden dat de initiatiefnemers, die een verzoek om verruiming van de vaargeul hadden ingediend om een LNG-terminal te bouwen in de Eemshaven, thans afzien van de bouw van deze terminal en RWE te kennen heeft gegeven - voor haar centrale - ook gebruik te kunnen maken van kleinere schepen, zijn omstandigheden die dateren van na het nemen van het tracébesluit. Deze omstandigheden kunnen - zoals vermeld in rechtsoverweging 2.11 - daarom in deze procedure geen rol spelen.

2.12.5. Gezien het vorenstaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister ten tijde hiervan in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor een verruiming van de vaargeul van de hoofdvaarweg Eemshaven-Noordzee.

2.13. [appellant sub 3] en [appellant sub 18] betogen dat de minister ten onrechte economische belangen van de bouw van energiecentrales in de Eemshaven heeft laten prevaleren boven de milieubelangen en de belangen van omwonenden. Borkum voert in dit kader aan dat de belangen van het waddeneiland Borkum onvoldoende in het tracébesluit zijn betrokken.

2.13.1. De minister stelt dat uit het MER en de passende beoordeling, die zijn opgesteld in het kader van het tracébesluit, blijkt dat de verruiming en het gebruik van de vaargeul geen significante effecten zullen hebben op de zogenoemde Natura 2000-gebieden en dat de effecten op de natuur, milieu en medegebruikers van het gebied aanvaardbaar zijn en in redelijke verhouding staan tot de belangen die met de vaargeulverruiming zijn gediend.

2.13.2. De minister heeft na het in ogenschouw nemen van de kosten en baten en bij afweging van de diverse belangen besloten om de vaargeul te verruimen. Borkum heeft niet aannemelijk gemaakt dat de minister de belangen van Borkum onvoldoende heeft betrokken in de belangenafweging. Dat [appellant sub 3], [appellant sub 18] en Borkum een andere afweging van belangen voorstaan, is onvoldoende om tot het oordeel te komen dat de afweging van de minister om te kiezen voor een verruiming van de vaargeul van de hoofdvaarweg Eemshaven-Noordzee zodanig onevenwichtig is dat de minister niet in redelijkheid tot dit besluit heeft kunnen komen.

2.13.3. De beroepsgronden falen.

2.14. [appellant sub 1], Ems Duitsland en Borkum vrezen dat door de te verwachten toename van de scheepvaart die veelal tijgebonden zal zijn, de veerdienstregeling tussen Eemshaven/Emden en Borkum zal worden beperkt. Daartoe wijzen zij erop dat door het in- en uitvaren van de Eemshaven van deze tijgebonden schepen, de veerdienstregeling vertraging kan ondervinden.

[appellant sub 14] en anderen vrezen dat door de te verwachten toename van de scheepvaart alsmede de noodankerplaats Doekegat Reede delen van het vangstgebied voor garnalen minder bereikbaar zullen worden. In dit verband voeren zij aan dat ten behoeve van hun veiligheid een grote afstand tot LNG-schepen, bulkschepen en de afmeervoorziening van de noodankerplaats Doekegat Reede zal moeten worden gehouden.

Anker, Emden, Hafenförderungsgesellschaft, ELAG, EVAG en Niedersachsen Ports vrezen dat door de te verwachten toename van de scheepvaart de haven van Emden minder goed bereikbaar zal worden.

2.14.1. De minister betoogt dat de verkeerssituatie voor het overige scheepvaartverkeer vergelijkbaar blijft met de huidige situatie. Volgens de minister zal na de vaargeulverruiming het jaarlijkse aantal schepen toenemen, maar door die verruiming zal ook de capaciteit van de vaargeul toenemen. In dit verband voert de minister aan dat uit het MER en het 'Nautisch Deelonderzoek MER Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee' van 4 december 2007 (hierna: Nautisch Deelonderzoek) blijkt dat jaarlijks ongeveer 630 hoogwaters beschikbaar zijn voor de passage van diep stekende schepen en dat dit aantal ruim voldoende is voor de huidige en toekomstige getijdenafhankelijke scheepvaart van en naar de Eemshaven. Ten aanzien van de getijdenafhankelijke scheepvaart naar Emden voert de minister aan dat de vaargeul naar de Eemshaven niet alleen wordt verdiept maar ook verbreed, zodat de scheepvaart naar Emden de LNG-schepen en bulkschepen kan inhalen. Volgens de minister kan het voorkomen dat bij de ingang van de Eemshaven scheepvaartverkeer moet wachten op de passage van een gesleept schip, waardoor bij de haveningang korte wachttijden kunnen ontstaan. In dit verband voert de minister aan dat de veerdienstregeling hierop kan worden afgestemd.

2.14.2. In het deskundigenbericht is vermeld dat de kans op de grootste vertraging zal optreden indien een veerboot de Eemshaven wil in- of uitvaren en een LNG-schip of bulkschip wil binnenlopen of vertrekken. Volgens het deskundigenbericht zal het binnenlopen of vertrekken van een LNG-schip of bulkschip evenwel ruim van te voren bekend zijn en worden geregeld door middel van een verkeersmanagementsysteem, zodat met de aankomst- en vertrektijden van de veerboot rekening zal kunnen worden gehouden. Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat op het traject tussen Eemshaven en Borkum geen vertragingen zullen optreden nu de diepgang van de veerboten niet zodanig is dat binnen de vaargeul moet worden gevaren.

2.14.3. Over de bereikbaarheid van het vangstgebied voor garnalen vermeldt het deskundigenbericht dat volgens Rijkswaterstaat door middel van het verkeersmanagementsysteem zorg wordt gedragen dat de grote schepen, vanwege de afhankelijkheid van de getijden, voorrang zullen krijgen bij het bevaren van de vaargeul, waardoor de garnalenvissers op dat moment geen gebruik zullen kunnen maken van de vaargeul. Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat de garnalenvissers de tijgebonden schepen voorbij kunnen varen en dat dit ongeveer 15 minuten vertraging zal opleveren. Uit de stukken blijkt dat ongeveer één keer per dag een tijgebonden schip door de vaargeul zal varen. De toename van schepen in de vaargeul kan dan ook enige belemmering leveren voor de garnalenvissers, maar het effect hiervan over de hele vangstperiode zal beperkt blijven.

2.14.4. Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat de gevolgen voor de bereikbaarheid van Emden zijn onderzocht in de 'Variantenstudie scheepvaartbewegingen Eems' van 27 april 2007. Naar aanleiding van dit onderzoek en de reacties van Nederlandse en Duitse loodsen is de nautische vlotheid nader onderzocht en zijn verkeerssimulaties uitgevoerd. Volgens het deskundigenbericht blijkt uit de onderzoeken dat er geen grote beperkingen voor het scheepvaartverkeer zijn als gevolg van komst van de LNG-schepen en bulkschepen. Van de noodzaak tot het volledig stilleggen van het scheepvaartverkeer in het geval van naderende LNG-schepen is geen sprake, aldus het deskundigenbericht. Met name de scheepvaart met grote diepgang die gebruik moet maken van de vaargeul, zal volgens het deskundigenbericht te maken kunnen krijgen met opstoppen. In dit verband is in het deskundigenbericht vermeld dat uit de onderzoeken blijkt dat inhaalmanoeuvres kunnen plaatsvinden op de aangewezen rechte stukken van de vaarweg. Wel dient het oplopen en ontmoeten van LNG-schepen en bulkschepen in bochten te worden voorkomen en moet met deze schepen rekening worden gehouden op het moment dat de sleepboten worden vastgemaakt aan andere schepen ten zuiden van Borkum. Dit heeft invloed op de verkeersafwikkeling, aldus het deskundigenbericht.

2.14.5. De bevindingen in het deskundigenbericht komen de Afdeling niet onjuist voor. Hetgeen door [appellant sub 1], Ems Duitsland en Borkum op dit punt naar voren is gebracht, leidt de Afdeling niet tot een ander oordeel. Door de verruiming van de vaargeul zal het scheepvaartverkeer, door de komst van LNG-schepen en bulkschepen, toenemen. De te verwachten gevolgen daarvan voor het reeds aanwezige scheepvaartverkeer zijn naar het oordeel van de Afdeling niet dermate ernstig dat de keuze van de minister voor een verruiming van de vaargeul zodanig onevenwichtig is dat de minister niet in redelijkheid tot dit besluit heeft kunnen komen.

Deze beroepsgronden falen.

Richtlijn 2001/81/EG inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen

2.15. De Waddenvereniging en anderen betogen dat het tracébesluit niet genomen had mogen worden, omdat onduidelijk is of Nederland aan de in de richtlijn 2001/81/EG van het Europees parlement en de raad van 23 oktober 2001 inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen (hierna: NEC-richtlijn) (PB 2001 L 309) vastgestelde emissieplafonds kan voldoen. De Waddenvereniging en anderen voeren aan dat door het tracébesluit de emissies van stikstofdioxide en zwaveldioxide ontoelaatbaar zullen toenemen.

2.15.1. Ingevolge artikel 2, aanhef en onder a, van de NEC-richtlijn bestrijkt deze richtlijn de door menselijke activiteiten veroorzaakte emissies uit alle bronnen van de in artikel 4 vermelde verontreinigende stoffen op het grondgebied van de lidstaten en in hun exclusieve

economische zones. Deze richtlijn bestrijkt niet emissies van de internationale zeevaart.

2.15.2. De mogelijke toename van emissies van verontreinigde stoffen door menselijke activiteiten, als bedoeld in de NEC-richtlijn, is toe te schrijven aan de toename van de internationale zeevaart in het gebied. Het tracébesluit maakt het immers mogelijk dat LNG-schepen en bulkschepen de Eemshaven kunnen bereiken. Niet in geschil is dat deze schepen behoren tot de internationale zeevaart. Nog daargelaten de vraag of in dit geval een beroep op de NEC-richtlijn mogelijk is, overweegt de Afdeling dat gelet op artikel 2, aanhef en onder a, van de NEC-richtlijn de emissies van internationale zeevaart niet onder de reikwijdte van de NEC-richtlijn vallen. Het betoog van de Waddenvereniging en anderen faalt reeds daarom.

Luchtkwaliteit

2.16. Zoals uit rechtsoverweging 2.5.5 volgt is het Nederlandse recht van toepassing op het tracébesluit. Voor luchtkwaliteit betekent dit dat titel 5.2 van de Wet milieubeheer het exclusieve kader vormt waarbinnen luchtkwaliteit dient te worden beoordeeld. De minister heeft bij het nemen van het tracébesluit terecht deze bepalingen in de Wet milieubeheer toegepast en was niet gehouden, zoals [appellant sub 18] en Borkum aanvoeren, te toetsen aan de Duitse regelgeving voor luchtkwaliteit en de Duitse regels voor kuuroorden.

Ten aanzien van de vrees van [appellant sub 3], [appellant sub 5], [appellant sub 18] en Borkum voor gezondheidsklachten als gevolg van fijn stof, overweegt de Afdeling dat de gezondheidsrisico's bij het stellen van de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit zijn betrokken en in deze procedure niet meer afzonderlijk aan de orde kunnen komen. De minister was dan ook niet gehouden om, zoals [appellant sub 3] wenst, onderzoek te doen naar de gevolgen van de emissies van de scheepvaart op de volksgezondheid.

2.17. [appellant sub 3], [appellant sub 5], [appellant sub 18], de Waddenvereniging en anderen en Borkum betogen dat de luchtkwaliteit als gevolg van de verruiming van de vaargeul zal verslechteren. [appellant sub 3], [appellant sub 5], [appellant sub 18] en de Waddenvereniging en anderen voeren aan dat de luchtkwaliteitsberekeningen die aan het tracébesluit ten grondslag zijn gelegd niet deugen. [appellant sub 3] en [appellant sub 5] voeren in dit kader aan dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de gecumuleerde effecten van de emissies van de toenemende scheepvaart in het gebied, de uitbreiding van de Eemshaven en de bouw van energiecentrales in de Eemshaven. De Waddenvereniging en anderen wijzen erop dat de berekeningen ten onrechte geen betrekking hebben op het gebruik van de vaargeul.

[appellant sub 18] betoogt in dit kader dat bij de berekening van de luchtkwaliteit van een onjuiste achtergrondconcentratie is uitgegaan. Volgens hem is de achtergrondconcentratie te positief ingeschat. [appellant sub 3] voert aan dat bij de berekening van de luchtkwaliteit ten onrechte geen rekening is gehouden met het zeezout dat van nature aanwezig is in de lucht.

[appellant sub 3] en [appellant sub 18] voeren daarnaast aan dat onjuiste meteorologische gegevens ten grondslag hebben gelegen aan de berekening van de luchtkwaliteit. Volgens [appellant sub 3] zijn de gegevens uit 2004 niet meer actueel gelet op de klimaatveranderingen. Volgens [appellant sub 18] hadden de meteorologische gegevens minimaal betrekking moeten hebben op een periode van dertig jaar in plaats van over een periode van tien jaar zoals in het kader van het tracébesluit. Ter zitting heeft [appellant sub 18] naar voren gebracht dat de gehanteerde meteorologische gegevens van Schiphol, vanwege de verschillende windrichtingen, niet representatief zijn voor de situatie bij Borkum en daarom niet gehanteerd hadden mogen worden.

[appellant sub 3] voert verder aan dat bij de berekening van de luchtkwaliteit de emissies van de scheepvaart ten onrechte zijn gebaseerd op het gebruik van brandstoffen die voldoen aan de Europese normen daaromtrent. De Waddenvereniging en anderen voeren in dit kader aan dat wat betreft de emissies van de scheepvaart van een worst-case scenario uitgegaan had moeten worden.

[appellant sub 18] voert voorts nog aan dat in de luchtkwaliteitsberekeningen ten onrechte geen onderscheid is gemaakt in aard van de deeltjes afkomstig van schepen en van de energiecentrales. Ter zitting heeft [appellant sub 18] nog opgemerkt dat naar de hoogte van de concentraties per dag in aanmerking moet worden genomen en niet alleen de jaargemiddelde concentraties.

2.17.1. Ingevolge het in titel 5.2 opgenomen artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a en c, van de Wet milieubeheer en het tweede lid van dit artikel, aanhef en onder d, voor zover thans van belang, kan de minister de bevoegdheid om een tracébesluit te nemen, als bedoeld in artikel 15 van de Tracéwet, waarvan de toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, a) toepassen in gevallen waarin aannemelijk is dat de toepassing van voornoemde bevoegdheid niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde of c) toepassen in gevallen waarin aannemelijk is gemaakt dat een toepassing, rekeninghoudend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen.

Ingevolge voorschrift 2.1 van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, voor zover thans van belang, gelden voor stikstofdioxide (NO₂) de volgende grenswaarden voor de bescherming van de gezondheid van de mens:

- a. 200 microgram per m³ als uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal achttien maal per kalenderjaar mag worden overschreden, en
- b. 40 microgram per m³ als jaargemiddelde concentratie.

Ingevolge voorschrift 4.1 gelden voor zwevende deeltjes (PM₁₀) de volgende grenswaarden voor de bescherming van de gezondheid van de mens:

- a. 40 microgram per m³ als jaargemiddelde concentratie;
- b. 50 microgram per m³ als vierentwintig-uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal vijfendertig maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Ingevolge voorschrift 4.4 geldt voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) met ingang van 1 januari 2015 de volgende grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens: 25 microgram per m³, gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie.

Ingevolge voorschrift 4.4, tweede lid, blijft de in het eerste lid genoemde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) buiten toepassing bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift met toepassing van artikel 5:16, eerste lid, ongeacht of de desbetreffende uitoefening of toepassing ook na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben.

Ingevolge artikel 66, aanhef en onder a, b en e, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (hierna: de Regeling), voor zover van belang, maakt de minister vóór 15 maart van ieder

kalenderjaar bekend:

- a. een overzicht van de grootschalige concentratiegegevens van zwevende deeltjes (PM10) van het voorafgaande kalenderjaar;
- b. een overzicht van de prognoses van de grootschalige concentratiegegevens van zwevende deeltjes (PM10) van het tiende kalenderjaar, volgend op het voorafgaande kalenderjaar tot en met het jaar 2020;
- e. de meteorologische gegevens van het voorafgaande kalenderjaar en de tienjarige gemiddelde meteorologische gegevens.

Ingevolge artikel 67, eerste lid, maken bestuursorganen bij het door middel van berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik van de gegevens bedoeld in artikel 66.

Ingevolge het tweede lid van dit artikel, voor zover hier van belang, kunnen bestuursorganen in afwijking van het eerste lid andere gegevens gebruiken dan de gegevens bedoeld in artikel 66, onder a of b, indien die andere gegevens zijn goedgekeurd door de minister.

2.17.2. In het MER is onderzoek gedaan naar de effecten van de verruiming van de vaargeul op de luchtkwaliteit. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de MER is de aanvullende notitie van 20 oktober 2009 opgesteld, waarin is gekeken naar de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de scheepvaarttoename in de vaargeul en de ontwikkelingen in de Eemshaven. Daarbij is specifiek gekeken naar de betekenis hiervan op de luchtkwaliteit op het Duitse waddeneiland Borkum. Beide stukken liggen ten grondslag aan het tracébesluit.

Voor zover [appellant sub 3], [appellant sub 5] en de Waddenvereniging en anderen aanvoeren dat de cumulatieve effecten van de verschillende projecten in de Eemshaven, het gebruik van de vaargeul, de baggerschepen en de gevolgen voor Borkum niet zijn meegenomen bij de beoordeling van de luchtkwaliteit, stelt de Afdeling vast, dat zij niet aannemelijk hebben gemaakt dat de cumulatieve effecten voor de luchtkwaliteit niet op een juiste wijze zijn meegenomen in de beoordeling van de luchtkwaliteit in het MER en de aanvulling op het MER. De beroepsgrond faalt in zoverre.

2.17.3. In de toelichting bij de luchtkwaliteitsberekeningen is vermeld dat vanwege de ligging van het tracé deels boven de Noordzee, Waddenzee en Duits grondgebied, voor dit gebied geen achtergrondconcentraties zijn vastgelegd op de zogenoemde GCN-kaarten, zodat de minister bij het bepalen van de achtergrondconcentraties van zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) geen gebruik heeft kunnen maken van de grootschalige concentratiegegevens als bedoeld in artikel 66 van de Regeling. In de berekeningen is daarom aangesloten bij de hoogste beschikbare achtergrondconcentraties in het studiegebied. In het deskundigenbericht wordt bevestigd dat de gehanteerde achtergrondconcentraties in lijn lijken met de achtergrondconcentraties op de GCN-kaarten voor Groningen en dat door de hoogste van deze achtergrondconcentraties als uitgangspunt te nemen is uitgegaan van een worst-case scenario. Gelet op het deskundigenbericht en hetgeen [appellant sub 18] heeft aangevoerd over de achtergrondconcentratie ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de achtergrondconcentratie te positief heeft ingeschat en niet van de gehanteerde achtergrondconcentraties mocht uitgaan.

2.17.4. Ten aanzien van het betoog van [appellant sub 3] dat ten onrechte geen rekening is gehouden met het zeezout dat van nature in de lucht aanwezig is, is in het deskundigenbericht vermeld dat in dit geval geen zeezoutcorrectie is toegepast. Nu gelet op het deskundigenbericht rekening is gehouden met het van nature in de lucht aanwezige

zeezout, mist de beroepsgrond van [appellant sub 3] in zoverre feitelijke grondslag.

2.17.5. Op grond van artikel 66, aanhef en onder e, van de Regeling dient gebruik te worden gemaakt van de tienjarige meteorologische gegevens en de meteorologische gegevens van het voorafgaande kalenderjaar. Gelet op het bepaalde in artikel 66, aanhef en onder e, van de Regeling was de minister, anders dan [appellant sub 18] aanvoert, niet gehouden de meteorologische gegevens van de afgelopen dertig jaar in het luchtkwaliteitonderzoek te betrekken.

Bij de aanvullende luchtkwaliteitsberekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van Schiphol in de periode 1995-2004. De minister heeft naar voren gebracht dat de jaargegevens van 2008, het voorgaande kalenderjaar, ten tijde van het nemen van het tracébesluit niet beschikbaar waren en daarom niet betrokken konden worden in de aanvullende luchtkwaliteitsberekeningen. Geen aanleiding bestaat om in zoverre te twijfelen aan hetgeen de minister naar voren heeft gebracht. Over het hanteren van de meteorologische gegevens van meteostation Schiphol is in het deskundigenbericht vermeld dat het meteostation Schiphol representatief wordt geacht voor alle locaties in het westen en noorden van Nederland, zodat de gegevens van Schiphol in dit geval gebruikt konden worden. Het deskundigenbericht komt de Afdeling op dit punt niet onjuist voor.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij de berekeningen niet mocht uitgaan van de door hem gehanteerde meteorologische gegevens.

2.17.6. Met betrekking tot het betoog van [appellant sub 3] en de Waddenvereniging en anderen over de invloed van scheepvaartbrandstoffen op de luchtkwaliteit is in het deskundigenbericht vermeld dat is gerekend met emissiefactoren voor relatief zware scheepvaartbrandstoffen. Volgens het deskundigenbericht is de verwachting dat door aanscherping van Europese regelgeving daaromtrent de emissies van de scheepvaart juist lager zullen zijn, zodat in de luchtkwaliteitsberekeningen in zoverre een worst-case scenario is berekend. [appellant sub 3] en de Waddenvereniging en anderen hebben het deskundigenbericht in zoverre niet gemotiveerd betwist. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding om het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten. De beroepsgronden van [appellant sub 3] en de Waddenvereniging en anderen falen in zoverre.

2.17.7. Met betrekking tot het betoog van [appellant sub 18] dat ten onrechte geen onderscheid is gemaakt in fijn stof deeltjes die afkomstig zijn van de scheepvaart en fijn stof deeltjes die afkomstig zijn van de energiecentrales, overweegt de Afdeling dat op grond van de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden alleen een onderscheid wordt gemaakt in fijn stof (PM10) en ultra fijn stof (PM2,5). Daarbij is niet van belang van welke bron deze deeltjes afkomstig zijn. Hierbij wordt aangetekend dat de grenswaarde voor PM2,5, ingevolge voorschrift 4.4 van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer pas vanaf 1 januari 2015 geldt, zodat de minister niet aan de grenswaarde voor deze deeltjes behoefde te toetsen. Gelet hierop bestaat er geen grond voor het oordeel dat in de luchtkwaliteitsberekeningen een onderscheid naar de aard van de deeltjes had moeten worden gemaakt.

2.17.8. Voor zover [appellant sub 18] ter zitting heeft aangevoerd dat ook de hoogte van de concentraties zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide (NO2) per dag in aanmerking moet worden genomen en niet alleen jaargemiddelde concentraties, overweegt de Afdeling dat in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer naast grenswaarden voor jaargemiddelde concentraties ook grenswaarden zijn opgenomen voor uur-gemiddelde en vierentwintig-

uurgemiddelde concentraties en het aantal maal per kalenderjaar waarop deze grenswaarden mogen worden overschreden. In het MER is bij de toetsing aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer het aantal overschrijdingsdagen betrokken. De beroepsgrond mist in zoverre feitelijke grondslag.

2.17.9. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 3], [appellant sub 5], [appellant sub 18], de Waddenvereniging en anderen aanvoeren geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet mocht uitgaan van door hem gehanteerde gegevens en uitgangspunten bij de luchtkwaliteitsberekeningen.

2.17.10. De verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het Nieuw Nationaal Model (hierna: NNM). In het aanvullende deskundigenbericht van 24 mei 2011 is vermeld dat dit model niet gevalideerd is voor het berekenen van de verspreiding binnen de invloedssfeer van de Waddenzee, zoals thans aan de orde is. Voor het berekenen van luchtkwaliteit in een situatie als deze is in de Regeling geen model voorgeschreven. De minister heeft ter zitting naar voren gebracht dat in dit geval voor het NNM is gekozen, omdat dit model geschikt is voor het berekenen van de luchtkwaliteit bij lijnbronnen en scheepvaart een effect heeft als ware het een lijnbron.

In het aanvullende deskundigenbericht is nagegaan of de resultaten van de verspreidingsberekeningen, gelet op de onzekerheden over het toepassen van het NNM in deze situatie, konden worden gehanteerd bij de beoordeling van de luchtkwaliteit. In het deskundigenbericht is geconcludeerd dat zelfs bij een verviervoudiging van de bijdragen van de baggerwerkzaamheden aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer kan worden voldaan. Dit geldt ook voor de bijdragen van de scheepvaart wat betreft de zwevende deeltjes (PM10). Voor stikstofdioxide (NO₂) wordt het kritisch of voldaan kan worden aan een jaargemiddelde concentratie van 40 microgram per m³, indien de scheepvaartbijdragen verviervoudigen, maar verviervoudiging is volgens het deskundigenbericht niet reëel. De Afdeling ziet geen aanleiding om in zoverre aan de conclusie in het deskundigenbericht te twijfelen.

2.17.11. Gelet op het deskundigenbericht en de marge tussen de berekende emissies en de gestelde luchtkwaliteitseisen is er geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet kon baseren op de luchtkwaliteitsberekeningen die ten grondslag liggen aan het tracébesluit en op basis daarvan kon concluderen dat aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer wordt voldaan.

2.17.12. De beroepsgronden over luchtkwaliteit falen.

Omvang baggerwerkzaamheden

2.18. De Waddenvereniging en anderen betogen dat de omvang van de baggerwerkzaamheden onduidelijk is, omdat niet duidelijk is op welke hoeveelheid te baggeren materiaal het tracébesluit ziet. Volgens de Waddenvereniging en anderen is het tracébesluit ten onrechte niet gebaseerd op actuele metingen. Dit wordt nog verergerd door het ontbreken van goede dwarsprofielen van de huidige en de nieuwe situatie.

2.18.1. In het MER is toegelicht dat de hoeveelheid te baggeren materiaal niet exact te bepalen is, vanwege de natuurlijke variatie in de ligging van de geulen en de aanwezige sedimentatie. De berekende hoeveelheid van 9.134.000 m³ materiaal is gebaseerd op metingen uit 2005. Metingen uit 2007 en 2008 geven een kleinere hoeveelheid materiaal als uitkomst. Gelet op deze gegevens uit het MER is gebruik gemaakt van voldoende actuele metingen, en is er geen aanleiding voor de opvatting dat de hoeveelheid materiaal is

onderschat. Dit is ook geconcludeerd in het deskundigenbericht. De profielen voor de vaargeul zijn weergegeven in de bij het tracébesluit behorende tekeningen. De Waddenvereniging en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat het beeld dat deze tekeningen geven niet juist is. De beroepsgrond faalt.

2.19. De Waddenvereniging en anderen betogen dat het onduidelijk is hoe klei, keileem en veen worden opgebaggerd, omdat in het tracébesluit ten onrechte geen methoden voor de baggerwerkzaamheden zijn voorgeschreven.

2.19.1. De minister stelt dat technische voorschriften zoals de wijze van baggeren niet in het tracébesluit thuishoren. Alleen als er redenen zijn om een bepaalde methode niet aanvaardbaar te achten zou dat volgens de minister anders kunnen zijn. De verschillende methoden van baggeren hebben ieder voor- en nadelen, zodat er geen reden is om een methode in het bijzonder voor te schrijven, aldus de minister. Dit standpunt, waartegen geen concrete bezwaren zijn aangevoerd, komt de Afdeling niet onjuist voor. In zoverre faalt het betoog.

Mitigerende maatregelen

2.20. Volgens de Waddenvereniging en anderen is het onduidelijk welke eventuele mitigerende maatregelen worden getroffen. Zo is onduidelijk of klei, keileem en veen het hele jaar door worden gestort, of dat die in de periode tussen maart en september, dan wel alleen in juli en augustus niet worden gestort. Verder wordt volgens hen in de passende beoordeling gesteld dat de verhoging van de sliblast plaatsvindt in de periode november - februari en dat om die reden de effecten op mosselen en zeegras verder niet zijn meegewogen. Omdat voor bovengenoemde periodes echter geen beperking is opgenomen in het tracébesluit, is in de beoordeling derhalve uitgegaan van maatregelen die ten onrechte niet zijn opgenomen in het tracébesluit, aldus de Waddenvereniging en anderen.

2.20.1. Volgens de minister zijn in het tracébesluit voorschriften opgenomen die de mate van vertroebeling in het groeiseizoen van de algen moeten beperken. In de periode maart tot en met september mag geen klei en keileem worden verspreid die door middel van een sleephopperzuiger of cutterzuiger is gebaggerd. Wel mag door middel van een dieplepel gebaggerde klei en keileem worden verspreid; deze methode geeft minder vertroebeling, aldus de minister. In verband met de zoogtijd van zeehonden mag in de maanden juni - augustus de verspreidingslocatie voor klei en keileem niet worden gebruikt, zodat in die periode tevens geen vertroebeling plaatsvindt. De verspreiding van het uit de vaargeul afkomstige zand levert volgens de minister een verwaarloosbare bijdrage aan vertroebeling vanwege het lage slibgehalte in zand.

2.20.2. Ingevolge het vijfde lid, van artikel 2 van het tracébesluit is locatie P1 de enige verspreidingslocatie voor keileem en klei. De voorschriften in het zesde en zevende lid, zien op de mitigerende maatregelen die de effecten moeten beperken. Volgens het zesde lid mag in de maanden juni, juli en augustus op locatie P1 geen baggerspecie worden verspreid. Volgens het zevende lid wordt in de maanden maart tot en met september geen gecutterd of gehopperd keileem/klei verspreid. Deze maatregelen komen overeen met de maatregelen waarvan in de beoordeling in het MER en de passende beoordeling is uitgegaan. De Afdeling ziet in zoverre geen aanleiding voor het oordeel dat onduidelijk is welke maatregelen zijn voorgeschreven, noch voor het oordeel dat bij de beoordeling is uitgegaan van niet voorgeschreven maatregelen. De vermelding in de passende beoordeling dat verhoging van de sliblast in de periode november - maart plaatsvindt geeft, gelet op het bepaalde in artikel 2, zesde en zevende lid, van het tracébesluit geen aanleiding voor een ander oordeel. De

beroepsgrond faalt.

Natuurbescherming en flora en fauna

2.21. Het tracé grenst aan Natura 2000-gebieden en ligt deels in een gebied dat is aangewezen als speciale beschermingszone als bedoeld in Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PB 1979 L 103; hierna: de Vogelrichtlijn). Voor de in verband daarmee benodigde vergunning als bedoeld in de Nbw 1998 is een passende beoordeling als bedoeld in de Nbw 1998 gemaakt. Deze passende beoordeling ligt mede ten grondslag aan het MER dat ten behoeve van het tracébesluit is opgesteld.

2.22. De Waddenvereniging en anderen betogen, samengevat, dat onvoldoende is komen vast te staan dat de natuurlijke waarden van het Natura 2000-gebied niet zullen worden aangetast. De Waddenvereniging en anderen achten de gevolgen van het besluit onvoldoende onderzocht. In het bijzonder doelen zij op:

- gevolgen, met name door vertroebeling, voor de primaire productie, waaronder is te verstaan de eerste stap in de voedselketen waarbij anorganisch materiaal wordt omgezet in organisch materiaal met behulp van fotosynthese;
- gevolgen voor het habitatype estuarium en de daarbij behorende structuren zoals zeegrasvelden en mosselvelden;
- gevolgen van vermesting en verzuring door extra stikstof en zwavel-uitstoot voor habitattypen als grijze duinen (H2130);
- gevolgen voor de in het gebied voorkomende habitatsoorten zoals de vissensoorten rivierprik, zeeprik en fint, de zeezoogdiersoorten (grijze) zeehond en bruinvis en de in het gebied voorkomende vogelsoorten, in het bijzonder eidereenden. Volgens de Waddenvereniging en anderen komt de ligging van de vaargeul in Vogelrichtlijngebied onvoldoende tot uitdrukking.

[appellant sub 18] betoogt dat effecten op de bodemfauna zijn te verwachten.

[appellant sub 17] betoogt dat de effecten op de grijze zeehond, die zijn jongen in het winterseizoen ter wereld brengt, onvoldoende zijn onderzocht.

[appellant sub 14] en anderen, De Rousant, [appellant sub 20], [appellant sub 6] en Jemgum stellen dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de effecten op vis en garnalen en dat verwoestende effecten zijn te vrezen.

2.22.1. Ten aanzien van natuurbescherming heeft de Afdeling eerder overwogen (uitspraak van 13 januari 2010, zaak nrs. 200806565/1/R1, 200903364/1/R1, 200903365/1/R1 en 200903367/1/R1), dat een tracébesluit niet is aan te merken als een plan in de zin van artikel 19j van de Nbw 1998, zodat de daarin gestelde eisen niet van toepassing zijn op de vaststelling van het tracébesluit. De vraag of voor de uitvoering van het tracébesluit een vergunning krachtens artikel 19d, eerste lid, van de Nbw 1998 kan worden verleend, is in beginsel slechts aan de orde in een procedure omtrent die vergunning. Dat doet er niet aan af dat de minister het tracébesluit niet had mogen vaststellen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Nbw 1998 aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

2.22.2. Ten aanzien van bescherming van flora en fauna overweegt de Afdeling dat de vragen of voor de uitvoering van het tracébesluit ten aanzien van de in het gebied aanwezige soorten

een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing krachtens de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, in beginsel slechts aan de orde zijn in een procedure op grond van de Ffw. Ook hier geldt dat de minister het tracébesluit niet mocht nemen, indien en voor zover op voorhand viel aan te nemen dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van dat besluit in de weg stond.

2.22.3. Gelet op de passende beoordeling en het MER heeft de minister een inschatting gemaakt van de effecten van de werkzaamheden op de Natura 2000-gebieden en de Vogelrichtlijngebieden. Onderzocht zijn de effecten op de eerder genoemde primaire productie en de bodemflora- en fauna, op vissen en garnalen, zeegrasvelden, mosselen, vogels en zeezoogdieren. Ook zijn de te verwachten depositie van stikstof en zwavel en de effecten daarvan op gevoelige habitats onderzocht. De conclusie is dat er effecten zijn te verwachten, maar dat deze zo gering zijn dat de instandhoudingsdoelstellingen voor de gebieden en de daarin levende soorten niet in gevaar komen. Daarbij is van belang dat de werkzaamheden plaatsvinden op nu al intensief gebruikte gebieden (de bestaande vaargeul) dan wel hoogdynamisch gebied (de verspreidingslocaties). Aan het besluit zijn voorts enkele voorschriften verbonden ten aanzien van de periode waarin de verspreiding van klei en keileem mag plaatsvinden, teneinde de effecten te beperken.

2.22.4. Weliswaar waren de te verwachten gevolgen van de verruiming van de vaargeul ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit nog niet volledig in kaart gebracht, maar dit betekent niet dat in dit geval, ten tijde van het nemen van het tracébesluit de effecten van de voorgenomen verruiming dusdanig onzeker waren dat de gevolgen voor het gebied niet beoordeeld konden worden. Gelet daarop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten concluderen dat vanwege de onzekerheid geen vergunning op grond van de Nbw 1998 kon worden verleend. Overigens is op 22 december 2010 een vergunning op grond van de Nbw 1998 verleend voor het verruimen van de vaargeul Eemshaven-Noordzee.

Ook ziet de Afdeling in het vorenoverwogene geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich ten tijde van het nemen van het bestreden besluit niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Ffw niet op voorhand in de weg stond aan de uitvoerbaarheid van het plan. Overigens is op 10 november 2010 voor het plangebied voor de realisatie van het project verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee een ontheffing verleend van de verbodsbepalingen genoemd in de artikelen 9 en 11 van de Ffw voor zover dit betreft het doden/en of verwonden; het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de brakwatergrondel, harnasman, kleine zeenaald en de slakdolf, alsmede een ontheffing verleend van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 voor zover dit betreft het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de rivierprik. De aangevraagde ontheffingen voor de eider, de bruinvis en de gewone en grijze zeehond zijn in dit besluit afgewezen, omdat een ontheffing niet nodig was. Volgens het besluit van 10 november 2010 komt de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van de bruinvis en de gewone en grijze zeehond niet in gevaar. Ook is er ten aanzien van de eider geen sprake van een overtreding van de Ffw, zodat volgens het besluit een ontheffing in zoverre niet nodig is. Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit, na afweging van de betrokken belangen, in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

Bodemkwaliteit

2.23. De Waddenvereniging en anderen betogen dat de minister in het MER ten onrechte uitgaat van het feit dat het baggeren en storten van bagger voldoet aan de vereisten van het Besluit bodemkwaliteit (hierna: Bbk). Volgens het Bbk zou een nuttige toepassing aan de orde moeten zijn. De enige nuttige toepassing is volgens hen echter het in het systeem houden van bagger. Dat zou ook het geval zijn als de bagger in de vaargeul zou blijven, maar dan zonder de negatieve gevolgen van de verdieping (zoals verstoring en vertroebeling). Bovendien is volgens de Waddenvereniging en anderen onvoldoende afgewogen of deze vorm van nuttige toepassing opweegt tegen de nadelige effecten zoals toenemende vertroebeling.

2.23.1. Met betrekking tot de nuttige toepassing van baggerspecie is een aanvulling op het MER gemaakt. Het in het systeem houden van zand en slib is voorgeschreven in het beleid op grond van de PKB Waddenzee. In het MER is uiteengezet dat in verband met de zeespiegelstijging sediment nodig is om het geomorfologische karakter van geulen, platen en slikken te handhaven. Hetgeen de Waddenvereniging en anderen hebben aangevoerd geeft geen aanleiding om het MER in zoverre onjuist te achten. Volgens artikel 35, onder g, van het Bbk is verspreiding van baggerspecie in een oppervlaktewaterlichaam, met het oog op de duurzame vervulling van de ecologische en morfologische functies van het sediment, behoudens op of in uiterwaarden, gorzen, slikken, stranden en platen, met uitzondering van de daarbinnen gelegen aangrenzende percelen en van watergangen met het oog op het herstellen of verbeteren van die percelen een nuttige toepassing. Gelet daarop is naar het oordeel van de Afdeling de verspreiding van sediment een nuttige toepassing in de zin van het Bbk. Ten aanzien van de stelling van de Waddenvereniging en anderen dat het sediment ook in de vaargeul kan worden gelaten, overweegt de Afdeling dat deze stelling geen betrekking heeft op de toepassing van baggerspecie en dan ook niet kan leiden tot de conclusie dat de toepassing in strijd is met het Bbk.

Dat zich mogelijk toenemende vertroebeling voordoet, is op zich beschouwd niet toereikend voor het oordeel dat de minister in zoverre geen doorslaggevende betekenis heeft mogen toekennen aan de met het voorliggende tracébesluit beoogde belangen

De beroepsgrond faalt.

Waterkwaliteit

2.24. De Waddenvereniging en anderen betogen dat ingevolge Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PbEUL 348) (hierna: Kaderrichtlijn water) achteruitgang van het oppervlaktewater in het Eems-estuarium niet is toegestaan, zolang geen normen zijn vastgesteld. Volgens de Waddenvereniging en anderen is in het MER ten onrechte geconcludeerd dat de effecten op de waterkwaliteit verwaarloosbaar zijn.

2.24.1. Ingevolge artikel 13, eerste lid, van de Kaderrichtlijn water dragen de lidstaten er zorg voor dat voor elk volledig op hun grondgebied liggend stroomgebiedsdistrict een stroomgebiedsbeheersplan wordt opgesteld.

Ingevolge het zesde lid worden de stroomgebiedsbeheersplannen uiterlijk negen jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn gepubliceerd.

2.24.2. De Kaderrichtlijn water beoogt de waterkwaliteit van de Europese wateren te verbeteren en te beschermen. Ingevolge artikel 13, eerste lid, in samenhang gezien met het zesde lid, van de Kaderrichtlijn water dient elke lidstaat voor 23 december 2009 voor elk stroomgebiedsdistrict een stroomgebiedsbeheersplan te hebben vastgesteld. Deze termijn

was ten tijde van het nemen van het bestreden besluit nog niet verstreken. Volgens jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie dienen de lidstaten zich gedurende deze overgangstermijn te onthouden van maatregelen die de verwezenlijking van het door deze richtlijn voorgeschreven resultaat ernstig in gevaar zouden brengen (arrest van 10 november 2005, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie tegen College voor de toelating van bestrijdingmiddelen, C-316/04, Jur. 2005, p. I-9759). Daargelaten de vraag of in dit geval een beroep op de Kaderrichtlijn water mogelijk is, is ter zitting gebleken dat tussen partijen niet in geschil is dat het door de Kaderrichtlijn water voorgeschreven resultaat niet ernstig in gevaar zal worden gebracht.

Stroomsnelheid, golfhoogte, waterstand en -hoogte, getijdenwerking

2.25. De Waddenvereniging en anderen, [appellant sub 18], Borkum, [appellant sub 14] en anderen, De Rousant, [appellant sub 20] en Jemgum betogen dat de verdieping en verbreding van de vaargeul zal leiden tot veranderingen in de dynamiek van het gebied. Volgens hen zal een hogere stroomsnelheid, wijziging van stromingen, een hogere golfhoogte en een grotere asymmetrie tussen eb en vloed optreden. Zij betogen dat dit zal leiden tot gevolgen van diverse aard voor de ecologie en de veiligheid, zoals een achteruitgang van de garnalenstand, verandering van de verhouding van zoet en zout water in de Eems en bedreiging van de kustveiligheid. Tevens zullen deze effecten tezamen met de door het baggeren veroorzaakte verspreiding van sediment leiden tot ongewenste aanslibbing.

Jemgum en [appellant sub 18] stellen in dit verband dat de dijken aan meer gevaar zullen worden blootgesteld, vooral bij een stormvloed. Borkum stelt dat door toename van de stroomsnelheid schade zal worden toegebracht aan de sokkel van Borkum. Hiermee is volgens Borkum ten onrechte geen rekening gehouden bij het vaststellen van het tracébesluit. Volgens Borkum zijn ten onrechte geen driedimensionale simulaties uitgevoerd en is te weinig onderzoek verricht naar de effecten op lange termijn.

2.25.1. De minister stelt dat in het kader van de MER-procedure een studie is uitgevoerd naar de mogelijke effecten van de vaargeulverruiming op de hydraulica en morfologie alsmede de kustveiligheid in het gebied. Volgens de minister volgt uit paragraaf 8.3.1 van het MER dat het getij en de waterstand nagenoeg niet veranderen. Daarnaast voert de minister aan dat golfsimulaties hebben laten zien dat ook geen toename in de golfhoogte bij de kust zal optreden, omdat de waterstanden nagenoeg niet veranderen. Tevens zijn volgens de minister de veranderingen van de stromingen onderzocht en daaruit volgt dat de vaargeulverdieping een gemiddelde afname van de stroomsnelheden in de vaargeul van maximaal 5 cm per seconde zal opleveren. Uit de paragrafen 8.3.2 en 8.3.6 van het MER volgt volgens de minister dat door de vaargeulverruiming de aanvoer van slib nauwelijks toeneemt en dat de onderhoudswerkzaamheden niet tot merkbare vertroebeling en aldus aanslibbing zullen leiden. De door de appellanten gevreesde gevolgen van die effecten zullen zich daarom naar verwachting niet voordoen of althans verwaarloosbaar zijn, aldus de minister. In dit verband merkt de minister op dat uitgebreid onderzoek is verricht en dat in dit geval tweedimensionale simulaties voldoende zijn.

2.25.2. Naar de effecten van de vaargeulverruiming voor stroming en stroomsnelheid, golfhoogte, getijdenwerking en waterstand zijn in opdracht van Rijkswaterstaat onderzoeken verricht door Alkyon Hydraulic Consultancy & Research B.V. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van een numeriek stromingsmodel, waarin een aantal situaties is gesimuleerd van autonome ontwikkelingen (zoals zeespiegelstijging) gecombineerd met een verdieping van de vaargeul. De bevindingen zijn neergelegd in de rapporten

Hydromorphological study for EIA of Eemshaven and EIA of fairway to Eemshaven, april 2007, en Hydromorphological study for EIA of Eemshaven and EIA of fairway to Eemshaven, november 2007 (hierna: de rapporten van Alkyon). De conclusie is, samengevat, dat de effecten van de vaargeulverruiming op waterhoogtes, golfhoogtes, getijdenasymmetrie en stroomsnelheden zeer gering zijn. De Afdeling ziet, gelet ook op het deskundigenbericht waarin deze bevindingen worden onderschreven, in hetgeen naar voren is gebracht geen aanleiding voor de opvatting dat de minister niet mocht uitgaan van de deugdelijkheid van de rapporten van Alkyon. Op basis van deze rapporten mocht de minister ervan uitgaan dat de door appellanten gestelde effecten en de gevolgen daarvan voor de ecologie en de veiligheid zich slechts in verwaarloosbare mate voordoen. Er is geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit, na afweging van de betrokken belangen, in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

Vervuiling stranden

2.26. [appellant sub 3] en Borkum vrezen vervuiling van stranden door het aanspoelen van slib en door onder meer opgebaggerde brokken klei, veen, stukken hout, en dergelijke.

2.26.1. Volgens het deskundigenbericht zal de aanslibbing op stranden als gevolg van de vaargeulverruiming vergelijkbaar zijn met de huidige aanslibbing. Mogelijk zullen uit de vaargeul afkomstige houtresten aanspoelen op de stranden van Borkum. Het incidenteel aanspoelen van houtresten zal er echter volgens het deskundigenbericht niet toe leiden dat de stranden onbruikbaar worden. De Afdeling komt het deskundigenbericht in zoverre niet onjuist voor. [appellant sub 3] en Borkum hebben niet aannemelijk gemaakt dat stranden zodanig worden vervuild dat de minister om die reden van de verruiming van de vaargeul had moeten afzien. De beroepsgrond faalt.

Horizonvervuiling

2.27. [appellant sub 18] en [appellant sub 3] betogen dat horizonvervuiling zal plaatsvinden door de bouw van energiecentrales en door grote schepen.

2.27.1. Het tracébesluit ziet op de verruiming van een bestaande vaargeul, waar ook nu al grote schepen, zoals autoschepen, varen, en niet op de bouw van energiecentrales. De Afdeling acht het niet aannemelijk dat de verwachte uitbreiding van het scheepvaartverkeer met enkele scheepvaartbewegingen per week zal leiden tot een wezenlijk andere aanblik van de horizon. Er is geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit na afweging van de betrokken belangen in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. De beroepsgrond faalt.

Verkeersmanagementsysteem

2.28. Ingevolge artikel 2, lid 8, van het tracébesluit wordt voorafgaand aan de ingebruikname van de verruimde vaargeul tezamen met het Duitse bevoegd gezag (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - WSV) het thans gehanteerde systeem van scheepvaartbegeleiding (VTS) ontwikkeld tot een verkeersmanagementsysteem (Vessel Traffic Management - VTM).

2.28.1. [appellant sub 1], Ems Duitsland, Anker, Emden, Hafenförderungsgesellschaft, ELAG, EVAG, [appellant sub 14] en anderen, Niedersachsen Ports, de Waddenvereniging en anderen en Borkum betogen dat de in artikel 2, lid 8, van het tracébesluit neergelegde maatregel ontoereikend is. Daartoe voeren zij aan dat het tracébesluit onvoldoende duidelijkheid geeft over het te ontwikkelen verkeersmanagementsysteem. Ems Duitsland en

Borkum voeren daarnaast aan dat onduidelijk is op welke wijze het Duitse bevoegd gezag bij het te ontwikkelen verkeersmanagementsysteem betrokken is. De Waddenvereniging en anderen voeren verder aan dat in het tracébesluit had moeten worden opgenomen dat het verkeersmanagementsysteem gereed moet zijn voordat de verruimde vaargeul in gebruik wordt genomen. Volgens Anker, Emden, Hafenförderungsgesellschaft, ELAG, EVAG en Niedersachsen Ports had moeten worden bepaald dat ten minste overeenstemming bestaat over de hoofdlijnen van het verkeersmanagementsysteem voordat met het verruimen van de vaargeul wordt begonnen. Voorts voeren Anker, Emden, Hafenförderungsgesellschaft, ELAG, EVAG en Niedersachsen Ports aan dat had moeten worden bepaald dat het verkeersmanagementsysteem in het Radarverdrag moet worden geïntegreerd.

2.28.2. De minister voert aan dat het te ontwikkelen verkeersmanagementsysteem zal bestaan uit een pakket aan maatregelen en voorzieningen die belangrijk zijn voor de veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart op de Eems zowel in de huidige situatie als bij de verwachte toename van de scheepvaart. Daartoe zijn in samenwerking met de Nederlandse en Duitse loodsen voor de onderlinge passage van diep stekende schepen in de verruimde vaargeul simulaties uitgevoerd, aldus de minister. Volgens de minister zal voordat de verruimde vaargeul in gebruik wordt genomen samen met het Duitse bevoegd gezag het bestaande verkeersmanagementsysteem verder worden ontwikkeld. In dit verband heeft de minister ter zitting te kennen gegeven dat met de belangen van de veerdienst rekening zal worden gehouden.

2.28.3. In de toelichting bij het tracébesluit is vermeld dat het verkeersmanagementsysteem een belangrijk instrument is om de veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart op de Eems te garanderen, ook bij de te verwachten toename van de scheepvaart. De nautische beheerders van de vaargeul, Rijkswaterstaat en Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, bepalen in gezamenlijk overleg welke afspraken en regelingen ten behoeve van het verkeersmanagementsysteem nodig zijn. Deze worden in de Eemskommissie besproken en gezamenlijk vastgesteld door de Nederlandse en Duitse beheerders, waarna ze in de Plaatselijke Regelingen op grond van het Scheepvaartreglement Eemsmonding worden vastgelegd. In dit verband is in artikel 2, lid 8, van het tracébesluit bepaald dat voorafgaand aan de ingebruikname van de verruimde vaargeul tezamen met het Duitse bevoegd gezag een verkeersmanagementsysteem moet worden ontwikkeld.

Uit het vorenstaande volgt dat het verkeersmanagementsysteem in overeenstemming met de Duitse beheerders zal worden vastgesteld en dat het verkeersmanagementsysteem vóór de ingebruikname van de verruimde vaargeul zal moeten worden ontwikkeld. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat het noodzakelijk is dat het verkeersmanagementsysteem eerder dan bij de ingebruikname van de verruimde vaargeul moet zijn ontwikkeld. Voor zover is aangevoerd dat onduidelijk is op welke wijze het verkeersmanagementsysteem zal worden ingevuld, overweegt de Afdeling dat niet de minister, maar de eerder vermelde Nederlandse en Duitse beheerders bevoegd zijn om de nadere invulling van het verkeersmanagementsysteem te bepalen. Hoe het verkeersmanagementsysteem zal worden ingevuld, gaat het bereik van het tracébesluit te buiten; hetzelfde geldt voor de wijze waarop het verkeersmanagementsysteem zal worden vastgelegd.

Deze beroepsgronden falen.

Veiligheid

2.29. [appellant sub 5] vreest dat de verruiming van de vaargeul en daarmee de komst van

LNG-schepen en bulkschepen een negatief effect zal hebben op de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Daartoe voert [appellant sub 5] aan dat de kans op schade aan schepen alsmede ongevallen zal toenemen door onder meer de belemmering van het overige scheepvaartverkeer.

De Waddenvereniging en anderen betogen dat de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet afdoende is gewaarborgd. Volgens de Waddenvereniging en anderen voldoet de Nederlandse staat derhalve niet aan haar verdragsrechtelijke verplichtingen om de Waddenzee en de Noordzeekust te beschermen. Zij voeren aan dat de risico's voor natuur en milieu niet inzichtelijk zijn gemaakt. In dit verband voeren zij aan dat de bevindingen in het rapport van MARIN van 19 maart 2008 onderschrijven dat nadere aandacht moet worden geschonken aan de risico's van gevaarlijke stoffen in het scheepvaartverkeer.

2.29.1. De minister stelt dat de nautische risico's zijn onderzocht en beoordeeld in het Nautisch Deelonderzoek. In paragraaf 3 van de aanvulling op het MER zijn tevens de effecten van een zogenoemde 'maximum non credible accident' op de kortste afstand van Borkum onderzocht. Volgens de minister blijkt hieruit dat de nautische risico's slechts beperkt toenemen en aanvaardbaar zijn.

2.29.2. In het deskundigenbericht is vermeld dat onderzoek is verricht naar de risico's van de toegenomen scheepvaartbewegingen voor de veiligheid. Volgens het deskundigenbericht zijn de risico's bepaald aan de hand van een kwantitatieve risicoanalyse en is uitgegaan van een worst-case scenario waarin sprake is van een LNG-terminal in de Eemshaven met de daarbij behorende scheepvaartbewegingen. In dit verband wordt in het deskundigenbericht opgemerkt dat de effecten van een lekkage bij gasvormige producten, zoals in dit geval LNG, groter zijn dan die van de overige goederen. Volgens het deskundigenbericht volgt uit de kwantitatieve risicoanalyse dat de kans op aanvaring ondanks de toename van het aantal scheepvaartbewegingen gering is. Er is op grond van hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten. Gelet daarop ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat onaanvaardbare risico's voor mens, natuur en milieu aan de vaargeulverruiming in de weg staan noch voor het oordeel dat de minister zich na afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat in zoverre geen onaanvaardbare situatie ontstaat.

Deze beroepsgronden falen.

2.30. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betoogt dat het tracébesluit onvoldoende waarborgen biedt voor een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer in geval van calamiteiten. Volgens haar zijn de noodankerplaatsen, de Doekegat Reede en de noodankerplaats ten noordwesten van de Borkum Reede, niet afdoende. Daartoe voert Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aan dat de noodankerplaats Doekegat Reede niet geschikt is voor bulkschepen nu deze schepen een diepteligging van ongeveer 14 meter hebben en de Doekegat Reede geschikt wordt gemaakt voor schepen met een maximale diepteligging van 12,1 meter. Volgens haar is er in de onderzoeken vanuit gegaan dat de noodankerplaats Doekegat Reede geschikt wordt gemaakt voor bulkschepen. In het geval dat de noodankerplaats Doekegat Reede niet wordt aangepast, is voor bulkschepen tussen de Eemshaven en Borkum Reede, een afstand van ongeveer 9 zeemijl, geen noodankerplaats aanwezig en bestaat een aanmerkelijk risico dat een bulkschip, ingeval de vaarweg naar de Eemshaven wordt versperd door omstandigheden van welke aard dan ook, bij opkomende eb de zeebodem zal raken, aldus Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Volgens haar is in de vaargeul geen locatie die voldoende diep is om een bulkschip met sleepboten te houden, kan

een bulkschip in de vaargeul voor de Eemshaven niet keren en kost het achteruit slepen van een bulkschip naar de Borkum Reede te veel tijd. In dit verband voert zij aan dat de noodankerplaatsen een noodzakelijke aanvulling op de werking van het verkeersmanagementsysteem zijn en niet door dit systeem kunnen worden vervangen.

2.30.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de noodankerplaatsen onder normale omstandigheden voldoende bereikbaar zijn voor getijdenafhankelijke schepen. Slechts in het uitzonderlijke geval dat een in de vaargeul aanwezig diepliggend schip de Eemshaven niet kan of mag binnenvaren, zou zijns inziens de resterende tijd onder omstandigheden te kort kunnen zijn om binnen hetzelfde getijdenvenster een noodankerplaats te bereiken. In dit verband voert de minister aan dat in dat geval het schip in de vaargeul kan wachten op het volgende getijdenvenster. Volgens de minister is een dergelijke situatie beheersbaar, omdat een diepliggend schip altijd wordt geassisteerd door sleepdiensten en loodsen. De kans dat zich deze situatie voordoet is volgens hem zeer klein. Bovendien zal zijns inziens de kans op calamiteiten door het verkeersmanagementsysteem afnemen. Een verdere verdieping van de toegang van de noodankerplaatsen is dan ook niet nodig, aldus de minister.

2.30.2. In het MER is in het kader van de veiligheid van drie noodankerplaatsen voor zowel LNG-schepen als bulkschepen uitgegaan, waaronder de noodankerplaats Doekegat Reede. In artikel 2, eerste lid, onder punt 4, van het ontwerp-tracébesluit was in dit verband bepaald dat de toegang van de noodankerplaats Doekegat Reede moet worden uitgebaggerd voor LNG-schepen en bulkschepen.

In de bij het tracébesluit behorende toelichting is vermeld dat de Doekegat Reede alleen geschikt wordt gemaakt als noodankerplaats voor LNG-schepen en niet voor de dieper stekende bulkschepen. Het tracébesluit is ten opzichte van het ontwerp in zoverre gewijzigd vastgesteld. De minister heeft deze wijziging niet nader onderbouwd. Ter zitting heeft de minister zich op het standpunt gesteld dat op grond van nieuwe inzichten en het verkeersmanagementsysteem de noodankerplaats Doekegat Reede niet meer geschikt hoeft te worden gemaakt voor bulkschepen. De minister heeft de nieuwe inzichten niet toegelicht, en evenmin onderbouwd om welke reden het nog te ontwikkelen verkeersmanagementsysteem de Doekegat Reede als noodankerplaats voor bulkschepen overbodig maakt. De Afdeling is van oordeel dat de minister hiermee, mede gelet op de door Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aangevoerde bezwaren, onvoldoende heeft gemotiveerd waarom ten tijde van het nemen van het bestreden besluit het in verband met de veiligheid niet nodig was de noodankerplaats Doekegat Reede, in afwijking van het in het onderzoek gehanteerde uitgangspunt, geschikt te maken voor bulkschepen. Het bestreden besluit is in zoverre in strijd met artikel 3:46 van de Awb niet deugdelijk gemotiveerd.

Deze beroepsgrond slaagt.

Conclusie

2.31. Nu het aspect veiligheid bepalend is voor de vraag of het tracébesluit kan worden vastgesteld, zijn de beroepen, voor zover ontvankelijk, gegrond en dient het tracébesluit in zijn geheel te worden vernietigd. Omdat dit betekent dat bij een nieuw besluit rekening kan worden gehouden met de ter zitting kenbaar gemaakte wijzigingen van de beoogde activiteiten in de Eemshaven ten opzichte van de situatie ten tijde van het bestreden besluit, waaronder de in rechtsoverweging 2.12.4 vermelde omstandigheden, acht de Afdeling het niet zinvol om de beroepsgronden die betrekking hebben op de verwachte schade voor, onder andere, de visserij en het toerisme, thans inhoudelijk te behandelen. In verband hiermee behoeven de overige beroepsgronden geen nadere bespreking meer.

Proceskostenveroordeling

2.32. De minister dient ten aanzien van [appellant sub 3], De Rousant, [appellant sub 20], Wasser-und Schifffahrtsverwaltung, de Waddenvereniging en anderen op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Van proceskosten ten aanzien van [appellant sub 1], Ems Duitsland, Anker, [appellant sub 5], [appellant sub 6], Emden, Hafenförderungsgesellschaft, ELAG, EVAG, Jemgum, [appellant sub 14] en anderen, Niedersachsen Ports, [appellant sub 17] en [appellant sub 18] is niet gebleken, aangezien zij geen proceskosten hebben gedeclareerd.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen van [appellant sub 11a] en [appellant sub 11b], [appellant sub 13], [appellant sub 22] en [appellant sub 19] niet-ontvankelijk;

II. verklaart het beroep van de vereniging Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee en anderen, voor zover ingesteld door de vereniging naar Duits recht Bürgerinitiative Saubere Luft Ost-Friesland e.V. niet-ontvankelijk;

III. verklaart de overige beroepen gegrond;

IV. vernietigt het tracébesluit Verruiming Vaargeul Eemshaven-Noordzee van de minister van Verkeer en Waterstaat, (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) van 23 november 2009;

V. veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) tot vergoeding van bij [appellant sub 3] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 203,92 (zegge: tweehonderddrie euro en tweeënnegentig cent);

veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid De Rousant B.V. en de rechtspersoon naar Duits recht Fischereibetrieb de Rousant GmbH in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 437,00 (zegge: vierhonderdzevenendertig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) tot vergoeding van bij [appellant sub 20] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 437,00 (zegge: vierhonderdzevenendertig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) tot vergoeding van bij het bestuursorgaan naar Duits recht Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes 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;

veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat (thans de minister van Infrastructuur en

Milieu) tot vergoeding van bij de vereniging Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 104,22 (zegge: honderdvier euro en tweeëntwintig cent), met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) tot vergoeding van bij de burgemeester van Borkum in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.092,50 (zegge: duizendtweënnegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VI. gelast dat de minister van Verkeer en Waterstaat (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor [appellant sub 1], € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de rechtspersoon naar Duits recht Aktien-Gesellschaft "EMS", € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 3], € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de rechtspersoon naar Duits recht Anker Schifffahrtsgesellschaft mbH, € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 5a] en [appellant sub 5b], met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de andere, € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 6], € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de burgemeester van Emden, € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de rechtspersoon naar Duits recht Emden Hafenförderungsgesellschaft e.V., € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de rechtspersoon naar Duits recht ELAG Emden Lagerhaus und automotive GmbH, € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de rechtspersoon naar Duits recht EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de burgemeester van Jemgum, € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellanten], met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen, € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de commanditaire vennootschap naar Duits recht Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid De Rousant B.V. en de rechtspersoon naar Duits recht Fischereibetrieb de Rousant GmbH, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de andere, € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 17], € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 18], € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor Visserijbedrijf [appellant sub 20], € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor het bestuursorgaan naar Duits recht Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de vereniging Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee en anderen, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen, en € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de burgemeester van Borkum, vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. G.N. Roes en mr. J.C. Kranenburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Drouen
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 24 augustus 2011

375-539-590-625-632.