

LJN: AO5167, Raad van State , 200300437/1

Datum uitspraak: 10-03-2004
Datum publicatie: 10-03-2004
Rechtsgebied: Bestuursrecht overig
Soort procedure: Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie: Bij besluit van 17 oktober 2001, no. DGL/L 01.421852, heeft verweerder sub 1, in overeenstemming met verweerder sub 2, met toepassing van artikel 27 van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw), gelezen in samenhang met artikel 24 van de Lvw, het luchtvaartterrein Rotterdam Airport aangewezen (hierna: het A-besluit). Bij besluit van gelijke datum, heeft verweerder sub 2, in overeenstemming met verweerder sub 1, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het luchtvaartterrein Rotterdam Airport (hierna: het RO-besluit).

Uitspraak

200300437/1.

Datum uitspraak: 10 maart 2004

**AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK**

Uitspraak in het geding tussen:

1. de vereniging "Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast", gevestigd te Rotterdam,
2. de stichting "Stichting Vliegschool Zestienhoven" en de vereniging "Vliegclub Rotterdam", gevestigd te Rotterdam,
3. [appellanten sub 3], gevestigd te Rotterdam, wonende te [woonplaatsen] (hierna: de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen),
4. de commanditaire vennootschap "Transavia Airlines C.V.", gevestigd te Haarlemmermeer,
5. [appellant sub 5], wonend te [woonplaats],
6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats],
7. de naar Engels recht opgerichte Association "European Regions Airline Association", gevestigd te Chobham, Woking, Surrey (Verenigd Koninkrijk),
8. de naar Oostenrijks recht opgerichte Kommanditgesellschaft "Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co KG", gevestigd te Innsbruck (Oostenrijk),
9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Rotterdam Jet Center B.V.", gevestigd te Rotterdam,
10. [appellanten sub 10] gevestigd te Rotterdam, wonende te [woonplaatsen], (hierna: de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen)
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid "Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V.", gevestigd te Rotterdam,
12. de naar Belgisch recht opgerichte naamloze vennootschap "VLM Airlines", gevestigd te Antwerpen - Deurne (België),
appellanten,

en

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

I. Procesverloop

Bij besluit van 17 oktober 2001, no. DGL/L 01.421852, heeft verweerder sub 1, in overeenstemming met verweerder sub 2, met toepassing van artikel 27 van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw), gelezen in samenhang met artikel 24 van de Lvw, het luchtvaartterrein Rotterdam Airport aangewezen (hierna: het A-besluit). Bij besluit van gelijke datum, heeft verweerder sub 2, in overeenstemming met verweerder sub 1, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het luchtvaartterrein Rotterdam Airport (hierna: het RO-besluit).

Tegen deze besluiten zijn bezwaren als bedoeld in artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) ingediend.

Bij besluit van 25 november 2002, no. DGL/02.422157, hebben verweerders beslist op deze bezwaren. Verweerders hebben het A-besluit en het RO-besluit ongewijzigd gehandhaafd.

Tegen dit besluit hebben appellanten beroep ingesteld.

Bij brief van 24 april 2003 hebben verweerders een verweerschrift ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 27 november 2003, waar appellanten en verweerders zich hebben doen vertegenwoordigen. Voorts is daar Rotterdam Airport B.V. gehoord.

2. Overwegingen

inleiding

2.1. Het A-besluit voorziet in een wijziging van het aanwijzingsbesluit ten aanzien van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport van 13 november 1964 (Stcrt. 1964, 225 en 232, laatstelijk gewijzigd 28 maart 2000, Stcrt. 2000, 62). Bij dit besluit is het terrein aangewezen als luchtvaartterrein met kadastrale gegevens ten behoeve van het openbaar burgerluchtverkeer. Voorts bevatte het besluit een aantal summiere voorwaarden, onder andere met betrekking tot terbeschikkingstelling van lokalen en grond door de exploitant voor ondersteunende diensten. Het voorliggende A-besluit regelt het gebruik van het luchtvaartterrein en de vaststelling van de ingevolge de Lvw vereiste geluidszones. Het A-besluit heeft betrekking op:

- het gebruik van het luchtvaartterrein als “zakenluchthaven”;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van de geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en met een bijbehorende geluidscontour van 57 bkl;
- het nachregime: in feite een nachtsluiting behoudens enkele uitzonderingen;
- het weren van lawaaiige vliegtuigen;
- het buiten gebruik stellen van de grasbanen;
- de handhaving van de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart op Rotterdam Airport.

ten aanzien van de ontvankelijkheid

2.2. Ingevolge artikel 30, eerste lid, van de Lvw kan een belanghebbende beroep instellen tegen een besluit als bedoeld in de artikelen 24, eerste lid, en 27, eerste lid, van de Lvw.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Ingevolge het derde lid worden ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

Met betrekking tot het zijn van belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht, overweegt de Afdeling dat het bij de belangen van een rechtspersoon als bedoeld in artikel 1:2, derde lid, van die wet moet gaan om een aan de statutaire doelstelling ontleend algemeen of collectief belang, dat door een besluit direct wordt of dreigt te worden aangetast, waarbij dat belang los kan worden gezien van dat van de individuele leden en waarvan de behartiging de trekken dient te vertonen van behartiging van bovenindividuele belangen.

2.2.1. Ten aanzien van [drie van appellanten sub 3], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] overweegt de Afdeling dat de omstandigheid dat zij regelmatig zakelijk gebruik maken van het luchtvaartterrein ontoereikend is voor het oordeel dat zij zich in voldoende mate onderscheiden van andere gebruikers van het luchtvaartterrein. Het belang van hen is daarom niet rechtstreeks bij het A-besluit betrokken.

Gelet hierop kunnen [drie van appellanten sub 3], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] niet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

2.2.2. European Regions Airline Association heeft blijkens haar statuten ten doel "promotion of close co-operation between its members, especially in technical, operational, political, legal and economic fields, exchange of information, co-operation with other associations and organisations in undertakings of mutual interest and co-ordination of the activities of its members with such groups, representation of common interests in relation to the public and especially in relation to national and international authorities and organisations, assisting in the implementation of general agreements between regional airlines amongst themselves and with their business partners as far as these are permissible under the laws of the respective countries".

In dit geding komt European Regions Airline Association op voor de belangen van een beperkt aantal leden. Het opkomen voor de belangen van die leden kan niet worden aangemerkt als het behartigen van een algemeen of collectief belang in de zin van artikel 1:2, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht. Evenmin vloeit uit de mogelijke aantasting van de individuele belangen van de leden voort dat tevens het belang van European Regions Airline Association als organisatie in het geding is, zodat geen sprake is van een eigen belang van European Regions Airline Association bij het bestreden besluit.

De betrokken belangen zijn veeleer aan te merken als individuele belangen die de (belanghebbende) leden van European Regions Airline Association gemeen hebben.

Gelet hierop kan European Regions Airline Association niet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

2.2.3. [zes van appellanten sub 10] zijn werkzaam bij Rotterdam Airport of enig bedrijf dat op of rond het luchtvaartterrein is gevestigd of aldaar een nevenvestiging heeft. De werknemers zijn niet aan te merken als een belanghebbende in de zin van artikel 1:2 Awb aangezien hun betrokkenheid via de arbeidsovereenkomst loopt en derhalve sprake is van een afgeleid en niet van een rechtstreeks belang.

2.2.4. Gelet op het vorenstaande hebben verweerders het bezwaar van [appellant sub 6], zij het op andere gronden, terecht niet ontvangen. Het beroep van [appellant sub 6] is ongegrond. Verweerders hebben de bezwaren van [drie van appellanten sub 3], [appellant sub 5], European Regions Airline Association en [zes van appellanten sub 10]. evenwel ten onrechte ontvangen. Gelet hierop zijn de beroepen van de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, voorzover ingediend door [drie van appellanten sub 3], [appellant sub 5], European Regions Airline Association en de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, voorzover ingediend door [zes van appellanten sub 10], gegrond en dient het bestreden besluit in zoverre te worden vernietigd. Doende wat verweerders hadden behoren te doen, zal de Afdeling door zelf in de zaak te voorzien de bezwaren van [drie van appellanten sub 3], [appellant sub 5], European Regions Airline Association, [zes van appellanten sub 10] niet-ontvankelijk verklaren.

formele bezwaren

2.3. De Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen stellen dat verweerders het A-besluit ten onrechte hebben gebaseerd op de artikelen 27 en 24 van de Lvw nu het oude A-besluit is ingetrokken waardoor het A-besluit gezien moet worden als een (nieuw) A-besluit in de zin van artikel 18 van de Lvw. Hierdoor is volgens hen de verkeerde procedure gevolgd.

2.3.1. De Afdeling overweegt dat wat betreft de procedure geen verschil bestaat tussen de omstandigheid dat het A-besluit op artikel 18 van de Lvw dan wel op artikel 27, tweede lid, in samenhang met artikel 24 van de Lvw, is gebaseerd. In beide gevallen dient het A-besluit overeen te stemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en zijn de artikelen 18, tweede lid, tot en met 26 van de Lvw van toepassing. Uit de stukken blijkt dat verweerders deze artikelen hebben toegepast en dat daarmee, los van de vraag of het A-besluit op de juiste artikelen van de Lvw is gebaseerd, de juiste procedure is gevolgd.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

2.4. De Stichting Vliegsschool Zestienhoven en Vliegclub Rotterdam stellen dat de publicatie van het A-besluit gebrekkig is geweest doordat bij de vermelding van de zakelijke inhoud van het besluit geen mededeling is gedaan over de sluiting van de grasbanen. Zij menen hierdoor in hun belangen te zijn geschaad.

2.4.1. In de openbare kennisgeving van het A-besluit is medegedeeld dat het A-besluit een wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport behelst. Verder is erin vermeld dat het A-besluit in hoofdzaak betrekking heeft op het gebruik van het luchtvaartterrein als 'zakenluchthaven' en voorts een nachtsluiting en het weren van lawaaige vliegtuigen regelt.

De Afdeling is van oordeel dat de zakelijke inhoud van het A-besluit hiermee voldoende duidelijk is weergegeven. De weergave van de zakelijke inhoud betekent immers niet een limitatieve opsomming van de

inhoud van het A-besluit. In dit geval is van belang dat de desbetreffende kennisgeving dit evenmin beoogt, zodat appellanten hierdoor niet op het verkeerde been kunnen zijn gezet. Overigens is niet gebleken dat appellanten in hun belangen zijn geschaad nu zij tijdig bezwaar hebben gemaakt dan wel beroep hebben ingesteld. Daarnaast zijn de voorschriften van het A-besluit enige dagen later integraal gepubliceerd in de staatscourant waaruit blijkt dat de grasbanen buiten gebruik zijn gesteld voor het luchtverkeer.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

ten aanzien van de planologische kernbeslissingen

2.5. De Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen menen dat de Ke-zone in strijd is met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (hierna: SBL) nu hiermee niet wordt voldaan aan de daarin opgenomen minimumtaakstelling.

2.5.1. Op grond van de Lvw dient het A-besluit overeen te stemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In dit geval geldt het SBL als een zodanig plan.

In het SBL is vermeld dat de definitief vast te stellen geluidszones voor regionale velden niet kleiner zijn dan overeenkomt met de in het SBL aangegeven minimumtaakstelling voor de omvang van het luchtverkeer.

De minimumtaakstelling vanuit het rijksbeleid voor Rotterdam Airport is blijkens het SBL het accommoderen van circa 800.000 passagiersbewegingen in het jaar 2000, alsmede een zekere hoeveelheid luchtvracht.

Het vorenstaande betekent dat de in het A-besluit opgenomen Ke-zone ten minste ruimte dient te bieden aan circa 800.000 passagiersbewegingen in het jaar 2000. Bij de berekening van de Ke-zone is uitgegaan van 27.500 vliegtuigbewegingen. Uit de stukken blijkt dat in 2000, 28.541 vliegtuigbewegingen zijn geregistreerd en 775.981 passagiersbewegingen, in het jaar 2001 waren dat 24.922 vliegtuigbewegingen en 826.889 passagiersbewegingen. De Afdeling is van oordeel dat verweerders op basis van deze gegevens ervan mochten uitgaan dat de Ke-zone, die is berekend op basis van 27.500 vliegtuigbewegingen, ruimte biedt voor circa 800.000 passagiersbewegingen. De omstandigheid dat de nadruk ligt op het zakelijke karakter van het vliegveld doet aan het vorenstaande niet af, aangezien hiermee rekening is gehouden bij het berekenen van de Ke-zone.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

MER

2.6. De Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, en de Stichting Vliegschool Zestienhoven en Vliegclub Rotterdam stellen dat verweerders zich ten onrechte op het standpunt hebben gesteld dat geen verplichting bestond een milieueffectrapport (hierna: MER) te maken. Het MER dat is opgesteld voldoet naar hun mening niet aan de eisen van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm). De Stichting Vliegschool Zestienhoven en Vliegclub Rotterdam stellen in dit verband dat het MER ten onrechte uitgaat van het uitplaatsen van de kleine luchtvaart. De Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen stellen dat slechts één redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking is genomen.

2.6.1. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, van de Wm worden bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten aangewezen, die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Daarbij worden een of meer besluiten van overheidsorganen ter zake van die activiteiten aangewezen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapportage moet worden gemaakt.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999 (verder: Besluit m.e.r. 1999) worden als activiteiten, als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, van de Wm, aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel C van de bijlage is omschreven.

Uit onderdeel C, categorie 6.3, van het Besluit m.e.r. 1999 volgt dat ten aanzien van de wijziging van een aanwijzingsbesluit, als bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de Lvw, waarbij de ligging van een start- of landingsbaan wordt gewijzigd, een start- of landingsbaan wordt verlengd of verbreed, of het gebruik van het luchtvaartterrein wordt gewijzigd of geïntensiveerd, een milieu-effectrapportage dient te worden gemaakt in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een start- of landingsbaan met een lengte van 1800 m of meer, en
2. een geluidszone als bedoeld in artikel 25a, een variantzone, als bedoeld in artikel 25b, eerste lid, of een tijdelijke geluidszone, als bedoeld in artikel 25c, eerste lid, van de Lvw, wordt vastgesteld of gewijzigd, tenzij de

gewijzigde zone geheel valt binnen de oorspronkelijke geluidszone of de zone vervalft.

Het A-besluit is genomen in verband met intensivering van het gebruik van Rotterdam Airport. De in het A-besluit vastgestelde start- of landingsbaan is meer dan 1.800 meter lang en in het A-besluit wordt voor het eerst een geluidszone als bedoeld in artikel 25a van de Lvw vastgesteld.

Gelet op het vorenstaande is het A-besluit m.e.r.-plichtig. De omstandigheid dat de geluidszone valt binnen de in het SBL opgenomen 35 ke-zone doet daar niet aan af. De m.e.r.-plicht geldt namelijk alleen dan niet wanneer de gewijzigde zone geheel valt binnen de oorspronkelijke zone zoals vastgelegd in een eerder aanwijzingsbesluit. Dit doet zich hier niet voor.

Verweerders zijn er derhalve ten onrechte vanuit gegaan dat bij de voorbereiding van het A-besluit geen MER behoefde te worden gemaakt.

De initiatiefnemers hebben desondanks een MER laten opstellen en zij hebben deze aan verweerders overgelegd bij het aanwijzingsverzoek. Niet is gebleken dat deze MER niet voldoet aan de aan een MER te stellen eisen dan wel onvolledig is. Anders dan appellanten menen is in het MER rekening gehouden met de kleine recreatieve luchtvaart en wel in het voorkeursalternatief met handhaving van de kleine recreatieve luchtvaart (VA+KRL). Voorts overweegt de Afdeling dat in het MER diverse alternatieven zijn onderzocht waarvan slechts één is aan te merken als een redelijkerwijs te beschouwen alternatief. De Afdeling ziet geen aanleiding dit onvoldoende te achten. Appellanten hebben niet naar voren gebracht met welke andere redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in het MER rekening had moeten worden gehouden.

Gelet op het vorenstaande bestaat geen aanleiding om deze reden tot vernietiging van het besluit over te gaan.

ten aanzien van de grasbanen

2.7. De Stichting Vliegschool Zestienhoven en Vliegclub Rotterdam hebben voorts bezwaar tegen het beëindigen van het gebruik van de grasbanen. Zij stellen dat het niet aanwijzen van de grasbanen ten behoeve van vliegverkeer in strijd is met het SBL. Hiertoe verwijzen zij naar de uitspraken van de Afdeling rechtspraak van 17 juli 1984, AB 1985/155, en 19 februari 1987, AB 1987/305. Zij menen de grasbanen nodig te hebben voor lesvluchten en circuitvluchten, omdat deze slechts zeer beperkt zijn toegestaan op de verharde baan en omdat de capaciteit van de harde baan daarvoor te weinig is. Appellanten betwijfelen de redenen om het gebruik van de grasbanen te beëindigen aangezien niet met cijfers is onderbouwd dat het kostenaspect dwingt om de banen te sluiten, de noodzaak van het toekomstige gebruik van de grasbanen niet is onderbouwd en het wijzigen van het gebruik in strijd is met de Lvw. Verder menen zij dat een redelijke overgangstermijn in acht genomen had moeten worden waarbinnen had kunnen worden bezien in hoeverre voor appellanten compenserende maatregelen konden worden getroffen. Daarnaast vinden appellanten dat het A-besluit een deugdelijke schaderegeling mist.

2.7.1. Verweerders stellen dat in elk stadium van de opleiding gebruik kan worden gemaakt van de verharde baan. Wat betreft het radiogebruik menen verweerders dat dit geen beletsel behoeft te vormen aangezien vanaf 1993 tot 1 oktober 2002 werd gewerkt met het verlenen van ontheffingen. Sinds 1 oktober 1999 is het ingevolge het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart mogelijk om zonder vliegbewijs en zonder integrale bevoegdverklaring radiocommunicatie solo te vliegen onder verantwoordelijkheid van een vlieginstructeur.

Ingevolge het Besluit houdende voorschriften beperking geluidhinder bij uitvoering vluchten in directe omgeving luchtvaartterrein Rotterdam van 8 februari 1984 mogen zich, gelet op artikel 3, maximaal drie luchtvaartuigen in het verkeerscircuit bevinden met dien verstande dat daarvan niet meer dan twee een vlucht uitvoeren, waarbij bij herhaling het opstijgen en landen, dan wel het uitvoeren van afgebroken naderingsprocedures (de zogenaamde touch and go's) wordt beoefend. De wachttijden op de verharde baan blijken in de praktijk niet zo lang te zijn, aldus verweerders. Deze zouden volgens verweerders voor appellanten beperkt kunnen worden wanneer de beschikbare uren voor het circuitvliegen beter zouden worden benut. Verweerders stellen verder dat in het MER de variant met de grasbanen is onderzocht. Uit het MER blijkt dat de variant met grasbanen op een aantal milieuaspecten, waaronder geluidbelasting, emissie en geur, slechter scoort dan de variant zonder grasbanen.

Verweerders hebben voorts de grasbanen in het A-besluit opgenomen als onderdeel van het luchtvaartterrein, omdat de exploitant plannen heeft om het bestaande platform uit te breiden.

2.7.2. De Afdeling stelt voorop dat, anders dan appellanten menen af te leiden uit de door hen genoemde uitspraken, het niet aanwijzen van de grasbanen ten behoeve van vliegverkeer niet in strijd is met het SBL.

Ter zitting is gebleken dat het belang van appellanten met name samenhangt met het gebruiksgemak van de grasbanen. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting is evenwel gebleken dat de grasbanen sinds 1993 niet meer ter beschikking zijn gesteld aan het vliegverkeer en dat appellanten sindsdien er geen gebruik meer van maken. Voor appellanten bestaan, zoals blijkt uit overweging 2.7.1., volgens verweerders voldoende

mogelijkheden om de verharde baan te gebruiken wanneer leerlingen nog niet de radiocommunicatie bevoegdverklaring bezitten. Niet is gebleken dat dit onjuist is. Hoewel vanwege het bovengenoemde Besluit houdende voorschriften beperking geluidhinder bij uitvoering vluchten in directe omgeving luchtvaartterrein Rotterdam beperkingen zijn opgelegd ten aanzien van het gebruik van het luchtruim voor de zogenaamde touch en go's, betekent dit niet dat het voor appellanten niet mogelijk is de verharde baan te gebruiken voor hun lesvluchten. Niet is gebleken dat dit de afgelopen jaren heeft geleid tot onaanvaardbare veiligheidssituaties dan wel dat dit voor het vliegverkeer dat voorheen van de grasbanen gebruik maakte tot onaanvaardbaar lange wachttijden heeft geleid. Daarnaast blijkt niet dat appellanten voor een groot deel van de door hen ontplooidde activiteiten op de genoemde grasbanen zijn aangewezen zodat hun voortbestaan door de sluiting in gevaar komt.

Verder verzet de Lvw zich niet tegen het wijzigen van het gebruik van de grasbanen als zodanig. Het is in dit verband voldoende aannemelijk geworden dat het door verweerders voorgestane toekomstige gebruik van de grasbanen noodzakelijk is ter wille van een rendabele exploitatie van Rotterdam Airport.

Blijkens de alternatieven die in het MER zijn onderzocht vermindert onder meer de geluidsoverlast voor de omliggende woongebieden ten gevolge van het niet gebruiken van de grasbanen ten behoeve van vliegverkeer en staan aanzienlijk minder woningen binnen de geluidszone waardoor de externe veiligheid zal toenemen.

Gelet op al het vorenstaande hebben verweerders, los van de vraag wat betreft de noodzaak van het toekomstige gebruik en of de kosten van het onderhoud van de grasbanen al dan niet opwegen tegen de inkomsten daarvan, in redelijkheid meer gewicht kunnen toekennen aan de belangen van de omwonenden bij een vermindering van de geluidsoverlast dan aan het belang van appellanten gediend bij het gebruik van de grasbanen en hebben zij in redelijkheid kunnen overgaan tot het buiten gebruik stellen van de grasbanen.

In dit verband is niet gebleken op grond waarvan een overgangstermijn gesteld diende te worden dan wel compensatiemaatregelen aangeboden dienden te worden. Verder is niet gebleken dat in het A-besluit een verdergaande schaderegeling opgenomen diende te worden.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

ten aanzien van de geluidszones

2.8. De Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast stelt dat ten onrechte een bkl-zone in het A-besluit is opgenomen. Naar haar mening is geen rekening gehouden met de belangen van omwonenden en acht zij het niet passend bij het profiel van zakenluchthaven.

2.8.1. Verweerders hebben ambtshalve de kleine recreatieve luchtvaart bij het A-besluit betrokken en een bkl-zone opgenomen, omdat uitplaatsing op korte termijn niet aan de orde is.

2.8.2. De Afdeling is van oordeel dat verweerders in redelijkheid hiertoe hebben kunnen komen. Hierbij neemt zij in aanmerking dat bij de vaststelling van de bkl-zone is uitgegaan van de situatie in 1996 zodat het huidige bkl-verkeer is bestendig en de zone geen groei mogelijk maakt.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

2.9. De Stichting Vliegschool Zestienhoven en Vliegclub Rotterdam stellen dat in de berekening van de geluidszones ten onrechte geen rekening is gehouden met de zogeheten Instrument Flight Rules (hierna: IFR).

Verweerders hebben ter zitting onweersproken gesteld dat hiermee slechts bij de berekening van de Ke-zone rekening moest worden gehouden, hetgeen zij hebben gedaan.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

ten aanzien van de voorschriften van het A-besluit

2.10. De Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast meent dat artikel 6 van de voorschriften van het A-besluit niet vergaand genoeg is ten aanzien van het gebruik nu daarin niet het maximum aantal vliegtuigbewegingen is opgenomen.

2.10.1. Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 16 oktober 2002 (no. 200103329/1, zie www.raadvanstate.nl) worden ingevolge artikel 24, derde lid, van de Lvw in de aanwijzing van het luchtvaartterrein in ieder geval voorschriften gesteld om te voorkomen dat buiten de geluidszones, bedoeld in artikel 25a, een hogere geluidsbelasting dan de vastgestelde grenswaarde optreedt. Deze kunnen beperkingen inhouden ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein. De Lvw verzet zich niet tegen het in het aanwijzingsbesluit opnemen van voorschriften inzake een maximumaantal vliegbewegingen, maar verplicht verweerders hier niet toe.

In hetgeen appellante heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding dat verweerders niet in redelijkheid hebben kunnen afzien van het opnemen van het maximum aantal vluchten.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

2.11. De Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines menen dat niet voldoende is gemotiveerd waarom een gehele nachtsluiting nodig is.

2.11.1. Verweerders hebben in artikel 7, onder b, van de voorschriften van het A-besluit een nachtsluiting opgenomen voor de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur. Zij stellen dat de exploitant heeft aangegeven zonder structurele nachtvluchten tot een goede en verantwoorde exploitatie van het luchtvaartterrein te kunnen komen. In dit verband menen zij dat het belang van omwonenden zwaarder weegt aangezien uit het MER blijkt dat het nachtelijke verkeer extra hinder met zich brengt.

2.11.2. Gelet op de geluidsoverlast die wordt ervaren in de nachtelijke periode en op de omstandigheid dat de noodzaak van structureel nachtelijk verkeer niet is aangetoond, is de Afdeling van oordeel dat verweerders in redelijkheid de nachtsluiting hebben kunnen opnemen zoals zij thans in het A-besluit hebben gedaan. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat niet is gebleken van onevenredige beperkingen van het vliegverkeer.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

2.12. De Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast kan zich niet met het bestreden besluit verenigen voorzover artikel 10 van de voorschriften van het A-besluit ongewijzigd is gehandhaafd. De Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines menen dat artikel 10, onder b en d, van de voorschriften van het A-besluit willekeurig is. Voorts maakt de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast bezwaar tegen de mandaatregeling opgenomen in artikel 12, eerste lid, van de voorschriften van het A-besluit.

2.12.1. In artikel 10 van de voorschriften van het A-besluit hebben verweerders een aantal specifieke situaties opgenomen op grond waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing kan verlenen van het gestelde in artikel 7, onder b, van de voorschriften van het A-besluit inzake de nachtsluiting.

Ingevolge de artikelen 33, tweede lid, en 34, tweede lid, van de Lvw kan de Minister ontheffing verlenen van het A-besluit. De Lvw voorziet derhalve in een algemene bevoegdheid van de Minister om ontheffing te verlenen. Voorschriften in het A-besluit kunnen aan deze wettelijke bevoegdheid niet toe- of afdoen.

Gezien het vorenstaande is artikel 10 van de voorschriften van het A-besluit in strijd met de rechtszekerheid.

De beroepen van de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast, de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines zijn op dit punt gegrond en het bestreden besluit dient te worden vernietigd voorzover daarbij artikel 10 van de voorschriften van het A-besluit ongewijzigd is gehandhaafd.

Gezien de aard van het geconstateerde gebrek ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht zelf in de zaak te voorzien door het A-besluit op dit punt te herroepen.

2.12.2. In artikel 12, eerste lid, van de voorschriften van het A-besluit wordt aan de havenmeester mandaat verleend om namens de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 10, onder a tot en met d, van de voorschriften van het A-besluit. Gelet op hetgeen is overwogen in 2.12.1. komt aan artikel 12, eerste lid, van de voorschriften van het A-besluit geen betekenis meer toe. Het handhaven van dit voorschrift is in strijd met de rechtszekerheid.

Het beroep van de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast is op dit punt gegrond en het bestreden besluit dient te worden vernietigd voorzover daarbij artikel 12, eerste lid, van de voorschriften van het A-besluit ongewijzigd is gehandhaafd.

Gelet op de aard van het gebrek ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht zelf in de zaak te voorzien door het A-besluit op dit punt te herroepen.

2.13. De Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast meent dat artikel 12, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit in verband met de rechtszekerheid aangevuld moet worden met een publicatieplicht.

2.13.1. Ingevolge artikel 12, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit rapporteert de havenmeester binnen 14 dagen na het verstrijken van iedere maand over de in die maand op basis van de artikelen 8, 9 en 10 uitgevoerde starts en landingen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Afdeling stelt vast dat dit geen verplichting op grond van de Lvw is. Deze rapportage dient blijkens de toelichting van het A-besluit om te bezien hoe in de praktijk wordt omgegaan met de artikelen 8, 9 en 10 van de voorschriften van het A-besluit. Niet is gebleken op grond waarvan deze rapportage gepubliceerd dient te worden en het niet publiceren in strijd is met de rechtszekerheid.

Gelet op de overwegingen 2.12.1. en 2.12.2. komt aan de verwijzing naar artikel 10 in artikel 12, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit echter geen betekenis toe en is het handhaven daarvan in strijd met de rechtszekerheid.

Het beroep van de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast is in zoverre gegrond en het bestreden besluit dient te worden vernietigd voorzover daarbij de verwijzing naar artikel 10 in artikel 12, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit ongewijzigd is gehandhaafd.

Gelet op de aard van het gebrek ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht zelf in de zaak te voorzien door het A-besluit op dit punt te herroepen.

2.14. De Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen en Transavia Airlines C.V. hebben bezwaar tegen de extensieregeling die is opgenomen in artikel 9, tweede lid, onder b en c, van de voorschriften van het A-besluit voorzover deze alleen geldt voor geregelde vluchten. Transavia Airlines C.V. meent dat verweerders door het maken van onderscheid tussen geregelde (lijndiensten) en ongeregelde vluchten (charters) hebben gehandeld in strijd met artikel 10, eerste lid, gelezen in samenhang met artikel 8, tweede lid, van de Verordening (EEG), nr. 2408/92, van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PbEG L 240) (hierna: de Verordening).

De Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast meent dat het aantal vliegbewegingen van de nachtvluchten als gevolg van de in artikel 9 genoemde extensieregeling van het gestelde in artikel 7 van de voorschriften van het A-besluit beperkt moet worden, aangezien dit voorschrift frequent nachtverkeer mogelijk maakt.

2.14.1. De Afdeling overweegt dat artikel 7 van de voorschriften van het A-besluit de openingstijden van het luchtvaartterrein regelt. In artikel 9 van deze voorschriften is aangegeven onder welke omstandigheden artikel 7 niet van toepassing is. Het is de Afdeling niet gebleken dat de in dit voorschrift genoemde omstandigheden zich zodanig vaak zullen voordoen dat sprake zal zijn van structureel nachtverkeer.

Gelet hierop hebben verweerders in redelijkheid geen aanleiding hoeven te zien om het maximum aantal nachtvluchten op te nemen in het A-besluit.

2.14.2. Verder overweegt de Afdeling dat artikel 8, tweede lid, van de Verordening bepaalt dat de uitoefening van vervoersrechten is onderworpen aan de bekendgemaakte communautaire, nationale, regionale of plaatselijke voorschriften betreffende de veiligheid, de bescherming van het milieu en de toewijzing van "slots".

2.14.3. De Afdeling stelt vast dat de nachtsluiting, waarvan de extensieregeling die is opgenomen in artikel 9, tweede lid, onder b en c, van de voorschriften van het A-besluit deel uitmaakt, een maatregel is als bedoeld in artikel 8, tweede lid, van de Verordening.

2.14.4. Bij de uitleg van artikel 8, tweede lid, van de Verordening moet niet enkel rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt.

De eerste, tweede en negentiende overweging van de Verordening luiden:

"overwegende dat met het oog op de totstandbrenging van de interne markt in de loop van een periode die op 31 december 1992 eindigt, overeenkomstig artikel 8A van het Verdrag, dienstig is een luchtvervoerbeleid te verwezenlijken";

"overwegende dat de interne markt een ruimte omvat zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd";

"overwegende dat het dienstig is alle met de markttoegang verband houdende vraagstukken in dezelfde verordening te behandelen".

Uit deze overwegingen van de Verordening blijkt dat de Verordening met name tot doel heeft voor de luchtvervoerssector de toepassingsvoorwaarden vast te stellen betreffende het in het bijzonder in de artikelen 49

en 51 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap neergelegde beginsel van het vrij verrichten van diensten, zodat alle met de markttoegang verband houdende vraagstukken in dezelfde verordening worden behandeld. Nationale maatregelen die worden getroffen in het kader van artikel 8, tweede lid, van de Verordening mogen niet in strijd komen met andere bepalingen van de Verordening, alsmede niet in strijd met het Verdrag en met de algemene (ongeschreven) beginselen van Gemeenschapsrecht, zoals het evenredigheidsbeginsel en het gelijkheidsbeginsel.

De nachtsluiting, waarvan de extensieregeling deel uitmaakt, is een maatregel als bedoeld in artikel 8, tweede lid, van de Verordening.

Blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting hebben verweerders het onderscheid tussen geregelde en ongeregelde vluchten wat betreft de extensieregeling aangebracht in verband met de wens van de exploitant van het luchtvaartterrein om het luchtvaartterrein met name open te stellen voor zakelijk luchtverkeer. Omdat het geregelde verkeer het meest wordt getroffen door de nachtsluiting, met name de vluchten aan de dagrandperiode, is gekozen om alleen deze vluchten onder de extensieregeling te laten vallen. Niet-geregelde vluchten zijn met name chartervluchten en zijn niet gebonden aan bepaalde vertrektijden, volgens verweerders. Voorzover verweerders het gemaakte onderscheid rechtvaardigen met een beroep op de bescherming van het milieu overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat als gevolg van geregelde vluchten aanzienlijk minder geluidsoverlast is te verwachten dan van niet-geregelde vluchten.

De Afdeling is dan ook van oordeel dat verweerders, in het licht van de Verordening, niet afdoende hebben gemotiveerd op welke gronden het onderscheid tussen geregelde en ongeregelde vluchten een gerechtvaardigde maatregel is in het kader van artikel 8, tweede lid, van de Verordening. Zij hebben in zoverre gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 7:12, eerste lid, van de Awb.

Het beroep van de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen en Transavia Airlines C.V. is op dit punt gegrond en het bestreden besluit dient te worden vernietigd voorzover daarbij artikel 9, tweede lid, onder b en c, van de voorschriften van het A-besluit ongewijzigd is gehandhaafd.

Aangezien het bestreden besluit op dit punt op grondslag van het beroep van de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen en Transavia Airlines C.V. in aanmerking komt voor vernietiging, is het beroep van de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast voorzover dat zich keert tegen hetzelfde onderdeel van het bestreden besluit eveneens gegrond.

2.15. Transavia Airlines C.V. stelt dat artikel 6, derde lid, van de voorschriften van het A-besluit in strijd is met het wettelijke systeem, neerkomt op een ongeoorloofde delegatie van bevoegdheden en een uitbreiding van artikel 34 van de Lvw inhoudt.

2.15.1. Ingevolge artikel 33, eerste lid, onder a, van de Lvw is het de exploitant van een luchtvaartterrein verboden een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen of te laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld. Ingevolge artikel 34, eerste lid, onder a, van de Lvw is het de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig verboden een luchtvaartterrein te gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld. Het overtreden van deze bepalingen is ingevolge artikel 62, eerste lid, van de Lvw strafrechtelijk gesanctioneerd.

Artikel 6, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit bepaalt dat indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, de exploitant is gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen. In het derde lid is bepaald dat de gezagvoerder, dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een luchtvaartuig het luchtvaartterrein gebruikt, doet of laat gebruiken met inachtneming van de in het tweede lid bedoelde maatregelen.

De ingevolge het tweede lid bedoelde maatregelen zijn niet in het A-besluit opgenomen, maar zullen veelal, zoals ter zitting is gebleken, blijken uit het gebruiksplan voor het luchtvaartterrein.

Anders dan verweerders stellen is het overtreden van een verplichting die ingevolge het gebruiksplan geldt niet strafbaar gesteld op grond van artikel 62 van de Lvw. Daarin is slechts, voorzover hier van belang, het overtreden van het bepaalde in artikel 30b, zesde lid, van de Lvw strafbaar gesteld en niet het overtreden van het gebruiksplan.

Uit de stukken en het verhandelde ter zitting is gebleken dat zowel verweerders als appellant, gelet op de artikelen 33, eerste lid, onder a, en 34, eerste lid, onder a, van de Lvw, ervan uit gaan dat het overtreden van de maatregelen als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit ten gevolge van artikel 6, derde lid, van de voorschriften van het A-besluit strafbaar wordt gesteld. De Afdeling volgt, gelet op de

bewoordingen van de artikelen 33, eerste lid, onder a, en 34, eerste lid, onder a, van de Lvw, hen hier niet in. De maatregelen bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit zijn immers geen bepalingen of voorschriften gesteld bij de aanwijzing.

Gezien de uitleg die verweerders geven aan artikel 6, derde lid, van de voorschriften van het A-besluit is dit voorschrift evenwel in strijd met de rechtszekerheid.

Het beroep van Transavia Airlines C.V. is in zoverre gegrond en het bestreden besluit dient te worden vernietigd voorzover daarbij artikel 6, derde lid, van de voorschriften van het A-besluit is gehandhaafd.

Gelet op de aard van het gebrek ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht zelf in de zaak te voorzien door het A-besluit op dit punt te herroepen.

2.16. De Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast stelt dat het A-besluit onvoldoende rekening houdt met de belangen van omwonenden. Zij acht dit onder meer in strijd met artikel 8 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (hierna: EVRM). In dit verband verwijst zij naar de uitspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens van 2 oktober 2001, nr. 36022/97, NJ 2003, 454.

Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines stellen dat verweerders de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen niet naar behoren hebben afgewogen en geen rekening hebben gehouden met de voor appellanten nadelige gevolgen van het besluit die onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

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

Vaste jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, hetgeen in de door de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast genoemde uitspraak eveneens naar voren komt, is dat ter voldoening aan het bepaalde in artikel 8 van het EVRM een "fair balance" tussen individueel en algemeen belang is vereist.

Voorzover het bestreden besluit beschouwd kan worden als een inmenging in het recht op respect van het privé leven van omwonenden, wat daarvan ook zij, overweegt de Afdeling dat deze inmenging haar grondslag vindt in de Lvw. Deze inmenging van de overheid is derhalve bij wet voorzien en moet worden aangemerkt als noodzakelijk in het belang van de regionale economie, waarbij, mede gelet op voorgaande overwegingen, een eerlijke afweging heeft plaats gevonden tussen de belangen van het individu enerzijds, en die van de gemeenschap als geheel anderzijds. Voorzover sprake is van een op verweerders rustende positieve verplichting om redelijke en gepaste maatregelen te nemen ter bescherming van de in artikel 8, eerste lid, van het EVRM neergelegde rechten, kan niet worden geoordeeld dat zij daarin te kort zijn geschoten.

Een en ander in aanmerking genomen is geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders hebben gehandeld in strijd met artikel 8 van het EVRM.

2.16.2. Verder is het de Afdeling, gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, niet gebleken dat verweerders bij de vaststelling van de geluidszones geen rekening hebben gehouden met alle in geding zijnde belangen dan wel aan één belang ten onrechte een doorslaggevend gewicht hebben gegeven. In dit verband is niet gebleken van onevenredige beperkingen voor het luchtverkeer.

Deze beroepsgrond treft geen doel.

proceskostenveroordeling

2.17. Verweerders dienen ten aanzien van de beroepen van de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast, de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, Transavia Airlines C.V., [appellant sub 5], European Regions Airline Association, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co KG, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines op na te melden wijze te worden veroordeeld in de proceskosten.

Ten aanzien van de proceskosten van [appellant sub 5], European Regions Airline Association, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co KG, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines merkt de Afdeling het volgende op. Ingevolge

artikel 3, eerste lid, van het Besluit proceskosten bestuursrecht worden samenhangende zaken voor de toepassing van artikel 2, eerste lid, onder a, beschouwd als één zaak. In het tweede lid is bepaald dat samenhangende zaken zijn: gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig door één of meer belanghebbenden tegen nagenoeg identieke besluiten op vergelijkbare gronden ingestelde beroepen, waarin rechtsbijstand als bedoeld in artikel 1, onderdeel a, is verleend door een of meer personen die deel uitmaken van hetzelfde samenwerkingsverband en van wie de werkzaamheden in elk van de zaken nagenoeg identiek konden zijn. In dit verband ziet de Afdeling aanleiding om ten aanzien van [appellant sub 5], European Regions Airline Association, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co KG, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines toepassing te geven aan het bepaalde in artikel 3, eerste lid, van het Besluit proceskosten bestuursrecht. De Afdeling zal hierbij, gelet op het aantal samenhangende zaken, wegingsfactor 1,5 zoals bedoeld in de bijlage genoemd in artikel 2, eerste lid, onder a, van het Besluit proceskosten bestuursrecht toepassen.

Ten aanzien van de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

Ten aanzien van de overige beroepen bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen van de Transavia Airlines C.V., [appellant sub 5] en European Regions Airline Association geheel en van de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast, de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co KG, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines gedeeltelijk gegrond;

II. vernietigt de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit voorzover:

1. de bezwaren van [drie van appellanten sub 3], [appellant sub 5] European Regions Airline Association, [zes van appellanten sub 10] ontvankelijk zijn verklaard;

2. het betreft artikel 10 van de voorschriften van het A-besluit;

3. het betreft artikel 12, eerste lid, van de voorschriften van het A-besluit;

4. het betreft artikel 12, tweede lid, van de voorschriften van het A-besluit voorzover daarin wordt verwezen naar artikel 10;

5. het betreft artikel 9, tweede lid, onder b en c, van de voorschriften van het A-besluit;

6. het betreft artikel 6, derde lid, van de voorschriften van het A-besluit;

III. verklaart de bezwaren van [drie van appellanten sub 3], [appellant sub 5], European Regions Airline Association, [zes van appellanten sub 10] niet-ontvankelijk;

IV. herroept het A-besluit wat betreft de onder II.2., II.3., II.4. en II.6. vermelde voorschriften;

V. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt wat betreft de onder II.1., II.2., II.3., II.4. en II.6. vernietigde delen van het besluit;

VI. verklaart de beroepen voor het overige ongegrond;

VII. veroordeelt verweerders in de door appellanten in verband met de behandeling van het beroep gemaakte proceskosten tot een bedrag van € 2.254,-; het bedrag dient door de Staat der Nederlanden als volgt te worden betaald aan:

1. de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen een bedrag van € 644,00, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

2. Transavia Airlines C.V. een bedrag van € 644,00, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

3. [appellant sub 5], European Regions Airline Association, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co KG, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines gezamenlijk een bedrag van € 966,00, welk bedrag geheel is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VIII. gelast dat de Staat der Nederlanden aan [appellant sub 5] het door hem voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht (€ 109,00) vergoedt en voorts aan de Bewonersgroep Tegen Vliegoverlast, de Stichting Rotterdam Airport Taxi en anderen, Transavia Airlines C.V., European Regions Airline Association, Welcome Air Luftfahrt-GmbH & Co KG, Rotterdam Jet Center B.V., de Vereniging Werknemers Rotterdam Airport en anderen, Rotterdam Airport Taxfree Shop B.V. en VLM Airlines ieder afzonderlijk het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht (€ 218,00) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. R. Cleton, Voorzitter, en dr. J.J.C. Voorhoeve en mr. H.Ph.J.A.M. Hennekens, Leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Langeveld, ambtenaar van Staat.

w.g. Cleton w.g. Langeveld
Voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 10 maart 2004

317-409.
