



de Rechtspraak

Rechtbank
Rotterdam

Aantekenen

De heer mr. B.J. Drijber
Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V.
Postbus 11756
2502 AT 's-Gravenhage

Sector Bestuursrecht

bezoekadres
Wilhelminaplein 100/125

correspondentieadres
Postadres postbus 50951,
3007 BM Rotterdam

t (010) 297 12 34
f (010) 297 25 55
www.rechtspraak.nl
Rabobank 19 23 28 417

Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.

datum 30 juni 2008
onderdeel T1
contactpersoon dhr K.L.A. van Zijl
doorkiesnummer 2704/2768/2755/2742
ons kenmerk procedurenummer 07 / 2077 MEDED WILD T1
casusnummer
uw kenmerk BJD/MP/10024677
bijlage(n)
onderwerp het beroep van Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. te
Amstelveen

Geachte heer,

Hierbij zend ik u een kopie van de uitspraak van de rechtbank waarbij op bovenvermeld beroep is
beslist.

Hoogachtend,

griffier

K.L.A.v. Zijl



de Rechtspraak

Rechtbank
Rotterdam

Aantekenen

De heer mr. B.J. Drijber
Pels Rijcken & Droogleeve Fortuijn N.V.
Postbus 11756
2502 AT 's-Gravenhage

Sector Bestuursrecht

bezoekadres
Wilhelminaplein 100/125

correspondentieadres
Postadres postbus 50951,
3007 BM Rotterdam

datum 30 juni 2008
onderdeel T1
contactpersoon dhr K.L.A. van Zijl
doorkiesnummer 2704/2768/2755/2742
ons kenmerk procedurenummer 07 / 2078 MEDED VERW T1
casusnummer
uw kenmerk BJD/MP/10024677
bijlage(n)
onderwerp het beroep van Vereniging Board of Airline Representatives in
The Netherlands (BARIN) te Bloemendaal

t (010) 297 12 34
f (010) 297 25 55
www.rechtspraak.nl
Rabobank 19 23 28 417

Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.

Geachte heer,

Hierbij zend ik u een kopie van de uitspraak van de rechtbank waarbij op bovenvermeld beroep is
beslist.

Hoogachtend,

griffier

K.L.A. v. Zijl

uitspraak

RECHTBANK ROTTERDAM

Sector Bestuursrecht
Meervoudige kamer

Reg.nrs: TELEC 07/2077 WILD
TELEC 07/2078 WILD

Uitspraak in het geding tussen

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM), gevestigd te Amstelveen,
Vereniging Board of Airline Representatives In the Netherlands (BARIN), gevestigd te
Haarlemmermeer, en
Vereniging Schiphol Airline Operators Committee (SAOC), gevestigd te
Haarlemmermeer, eisers,
gemachtigden prof. mr. H.J. de Ru en mr. ing. L.J. Wildeboer, advocaten te Amsterdam,

en

de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, verweerder,
gemachtigde mr. B.J. Drijber, advocaat te Den Haag.

Aan het geding heeft mede als partij deelgenomen
N.V. Luchthaven Schiphol (hierna: Schiphol), gemachtigden mr. C.E. Drion en J.H.A. van
der Grinten, advocaten te Amsterdam.

1 Ontstaan en loop van de procedure

Bij besluit van 25 april 2007 heeft verweerder het door Schiphol aan hem ter goedkeuring
voorgelegde toerekeningssysteem als bedoeld in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet
luchtvaart goedgekeurd.

Tegen dit besluit (hierna: het bestreden besluit) hebben (de gemachtigden van) eisers bij
brieven van 5 en 6 juni 2007 (rechtstreeks) beroep ingesteld.

Verweerder heeft bij brief van 17 december 2007 een verweerschrift ingediend.

Bij tussenbeslissing van 18 januari 2008 heeft de rechter-commissaris op grond van artikel
8:29, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) beslist dat beperkte
kennisneming van de stukken 47, 108 en 109 gerechtvaardigd is. Eisers hebben
toestemming als bedoeld in artikel 8:29, vijfde lid, van de Awb gegeven.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 22 februari 2008. Eisers hebben zich laten
vertegenwoordigen door hun gemachtigden. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen
door zijn gemachtigde, die zich heeft laten bijstaan door drs. H.J. Heuten en mr. drs.
E.T.W.M. van Lecuwen. Schiphol heeft zich laten vertegenwoordigen door haar
gemachtigde mr. J.H.A. van der Grinten, die zich heeft laten bijstaan door drs. M.
Bruinsma-Schouten.

2 Overwegingen

2.1 Ontvankelijkheid

De rechtbank beoordeelt eerst of eisers ontvankelijk zijn in hun beroepen. Bij deze beoordeling zijn de volgende bepalingen relevant.

In artikel 8.25g, zesde lid, van de Wet luchtvaart wordt op de voorbereiding van een besluit omtrent goedkeuring van het toerekeningssysteem de uniforme openbare voorbereidingsprocedure in afdeling 3.4 van de Awb van toepassing verklaard. Op grond van artikel 3:15, eerste lid, van de Awb kunnen belanghebbenden zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren brengen. Volgens artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Op grond van artikel 1:2, derde lid, van de Awb, worden ten aanzien van rechtspersonen mede als hun belangen beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

In artikel 3:15, tweede lid, van de Awb is bepaald dat bij wettelijk voorschrift of door het bestuursorgaan kan worden bepaald dat ook aan anderen dan belanghebbenden de gelegenheid moet worden geboden hun zienswijze naar voren te brengen. In artikel 8.25g, zevende lid, van de Wet luchtvaart is bepaald dat onverminderd artikel 3:13 van de Awb gebruikers van de luchthaven hun zienswijze in deze procedure naar voren kunnen brengen. In artikel 3:13 van de Awb is bepaald dat een ontwerpbesluit moet worden toegezonden aan de belanghebbende(n) aan wie dat besluit is gericht, waaronder de aanvrager. Onder gebruiker wordt in artikel 8.1, aanhef en onder i, van de Wet luchtvaart verstaan: een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij.

Ingevolge artikel 8:1, eerste lid, van de Awb komt aan belanghebbenden het beroepsrecht toe. Op grond van artikel 6:13 van de Awb kan echter geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 van de Awb naar voren heeft gebracht.

Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat het beroep van KLM niet-ontvankelijk verklaard moet worden. Verweerder stelt dat KLM geen belanghebbende is, omdat zij zich niet in rechtens relevante mate onderscheidt van een grote groep andere luchtvaartmaatschappijen, die, net als KLM, gebruik maken van de luchthaven Schiphol. Uit de parlementaire geschiedenis van de Wet luchtvaart (tweede nota van wijziging, Kamerstukken II, 2004-2005, 28 074, nr. 9, p. 20) leidt verweerder af dat de wetgever de begrippen belanghebbende en gebruiker niet laat samenvallen en dat het kan zijn dat een gebruiker niet kwalificeert als belanghebbende.

De rechtbank stelt vast dat KLM als luchtvaartmaatschappij valt onder de hiervoor gegeven definitie van gebruiker. Aan KLM komt als zodanig op grond van artikel 8.25g, zevende lid, van de Wet luchtvaart het recht toe om zienswijzen in te brengen. KLM heeft van dit recht gebruik gemaakt. Beroepsrecht komt toe aan de belanghebbende. Uit het systeem van de Awb en de Wet luchtvaart volgt naar het oordeel van de rechtbank dat KLM als gebruiker als belanghebbende bij het bestreden besluit aan te merken is. Verweerders standpunt dat uit het opnemen van het zevende lid in artikel 8.25g van de Wet luchtvaart moet worden afgeleid dat gebruikers geen rechtstreeks belanghebbenden zijn vindt geen steun in de parlementaire geschiedenis.

MEDED 07/2077 WILD
MEDED 07/2078 WILD

3

De rechtbank is ook overigens van oordeel dat KLM als luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van Schiphol een voldoende onderscheidend belang heeft om als rechtstreeks belanghebbende te worden aangemerkt. Verweerders vergelijking van het belang van KLM ten opzichte van dat van andere gebruikers in de zin van de Wet luchtvaart acht de rechtbank te beperkt. KLM onderscheidt zich immers van alle 'gebruikers', waaronder in de context van artikel 1:2 van de Awb ook luchtreizigers vallen. De rechtbank voegt daaraan toe dat de door Schiphol in rekening te brengen tarieven, die mede worden bepaald door onderhavig besluit, de bedrijfsvoering van KLM in betekenende mate raken.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van BARIN en SAOC overweegt de rechtbank het volgende. Beide partijen zijn geen gebruiker als bedoeld in artikel 8.1, aanhef en onder i, van de Wet luchtvaart. Zij kunnen daarom niet aan artikel 8.25g, zevende lid, van de Wet luchtvaart het recht ontlennen om zienswijzen in te dienen. De rechtbank zal bezien of aan hen als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Awb beroepsrecht, en daarmee het recht om zienswijzen in te dienen, toekomt.

Naar vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 23 augustus 2006, LJN: AY6762) komt een belangenorganisatie die voor het belang van haar leden opkomt, daarmee op voor een collectief belang, tenzij het tegendeel blijkt.

Uit artikel 2, eerste lid, van haar statuten blijkt dat BARIN een vereniging is die zich bezig houdt met al hetgeen binnen de luchtvaartindustrie voor zijn leden van gemeenschappelijk belang is. Het gemeenschappelijke belang van haar leden, waarvoor BARIN in de onderhavige procedure opkomt, is derhalve een belang dat zij, gelet op haar statutaire doelstelling, in het bijzonder beoogt te behartigen. Uit artikel 4, derde lid, van de statuten volgt dat deze leden internationale luchtvaartmaatschappijen zijn die vluchten van en naar Nederland verzorgen of kantoorhouden in Nederland. De leden van BARIN zijn aldus gebruikers als bedoeld in artikel 8.1, aanhef en onder i, van de Wet luchtvaart. Zoals hiervoor bij KLM is overwogen zijn gebruikers aan te merken als rechtstreeks belanghebbenden. Als behartiger van de gemeenschappelijke belangen van gebruikers is BARIN op grond van artikel 1:2, derde lid, van de Awb aan te merken als belanghebbende. BARIN is derhalve gerechtigd tot het instellen van beroep en het indienen van zienswijzen.

SAOC is een vereniging die zich op grond van artikel 2 van haar statuten ten doel stelt:

- “1. het coördineren van contacten tussen leden, geassocieerde leden, autoriteiten, overheidsorganen en andere belanghebbenden op de Luchthaven Schiphol (...).
2. Het coördineren zal gericht zijn op het verbeteren van efficiëncy, tegen redelijke kosten en het creëren van gunstige omstandigheden voor het uitvoeren van de taken der leden.
3. (...)
4. Het doel van SAOC is mede het scheppen van mogelijkheden voor dialoog, onderwijs, vooruitgang en verbetering van alle aspecten van luchthavenactiviteiten, door het organiseren van bijeenkomsten en seminars, het uitgeven van publicaties en overige activiteiten. (...).”

Uit de artikelen 3 en 4 van de statuten van SAOC volgt dat de leden en geassocieerde leden van SAOC luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven zijn, zodat een deel van de leden van SAOC gebruikers als bedoeld in artikel 8.1, aanhef en onder i, van de Wet luchtvaart zijn. Op grond van haar statutaire doelstelling houdt SAOC zich bezig met het coördineren van contacten tussen haar leden en andere partijen die te maken hebben met de luchthaven Schiphol ten einde de efficiency bij haar leden te verbeteren en om gunstige

omstandigheden voor hen te creëren. Dit is geen belang dat rechtstreeks bij het bestreden besluit is betrokken. Uit de statuten van SAOC blijkt niet dat zij zich ten doel stelt om op te komen voor de in onderhavige gedingen aan de orde zijn belangen. Derhalve is niet gebleken van een collectief belang op grond waarvan deze leden naar de hiervoor genoemde vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State als belanghebbende aangemerkt zouden kunnen worden. Nu SAOC noch zelf een gebruiker als bedoeld in artikel 8.1, aanhef en onder i, van de Wet luchtvaart, noch een belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2 van de Awb, dient het beroep van SAOC niet-ontvankelijk verklaard te worden.

2.2 Bestreden besluit

Schiphol verricht naast luchtvaartactiviteiten ook andere commerciële activiteiten. In de Wet luchtvaart is bepaald dat de tarieven voor luchtvaartactiviteiten die Schiphol aan gebruikers in rekening brengt kostengeïoriënteerd moeten zijn. In verband hiermee moet Schiphol een toerekeningssysteem vaststellen. Het toerekeningssysteem bevat de principes/rekenmethoden waarmee wordt bepaald welk deel van de totale kosten en opbrengsten van de luchthaven aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Het toerekeningssysteem vormt mede de basis voor de periodieke vaststelling van tarieven van de luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve van de naleving van de kostenoriëntatie-eis moet Schiphol het toerekeningssysteem ter goedkeuring voorleggen aan verweerder. Bij het bestreden besluit heeft verweerder het door Schiphol op 20 december 2006 aan hem ter goedkeuring voorgelegde en bij brief van 17 april 2007 aangepaste toerekeningssysteem als bedoeld in artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart goedgekeurd voor een periode van vier jaar.

2.3 Beroepsgronden

Voor de gronden van hun beroep hebben eisers in de eerste plaats verwezen naar hun mondelinge en schriftelijke zienswijzen van 6 en 14 februari 2007. In beroep hebben eisers gesteld dat verweerder het toerekeningssysteem ten onrechte heeft goedgekeurd, omdat daarin ten onrechte of teveel kosten worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten, zodat niet is voldaan aan de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.

De limitatieve opsomming van activiteiten die als luchtvaartactiviteiten worden aangemerkt, laten volgens eisers geen extensieve interpretatie toe. Om als luchtvaartactiviteit aangemerkt te worden moet de faciliteit of dienst noodzakelijk zijn voor gebruikers en, cumulatief, mag er geen substituuut voor deze faciliteiten of diensten voorhanden zijn. Eisers stellen dat niet in alle gevallen is voldaan is aan deze eisen.

Van een aantal in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels bestrijden eisers de uitgangspunten van de toerekeningsmethoden. Eisers stellen dat de verdeelsleutels geen afspiegeling geven van het daadwerkelijke gebruik en in strijd zijn met algemeen geldende normen voor bedrijfsadministratie. Ten aanzien van de naar ratoverdeling in het terminalcomplex stellen verzoekers dat aan het begrip terminalcomplex een te ruime invulling is gegeven en dat daarbij ten onrechte ervan wordt uitgegaan dat het gehele terminalcomplex in beginsel voor luchtvaartactiviteiten wordt gebruikt met uitzondering van die delen die voor andere activiteiten worden gebruikt. Hierdoor wordt ten onrechte een te groot deel van de oppervlakte toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Eisers bestrijden niet de grondslag voor de toerekening van de kosten en opbrengsten van het terminalcomplex, zijnde het vloeroppervlak per vierkante meters. Wel bestrijden zij dat de verdeelsleutel voor het terminalcomplex is gebaseerd op de door Schiphol zelf ontwikkelde S-NEN 2580 norm.

MEDED 07/2077 WILD
MEDED 07/2078 WILD

5

Verder hebben eisers aangevoerd dat de wegen aan de airside ten onrechte geheel aan luchtvaartactiviteiten zijn toegerekend en dat in het toerekeningssysteem ten onrechte niet een methode voor toerekening is opgenomen waardoor de toerekening niet in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik is. Ten aanzien van de landzijdige infrastructuur stellen verzoekers dat de verdeelsleutel voor de voorrijwegen op onjuiste uitgangspunten is gebaseerd. De kosten van Sternet zijn volgens eisers ten onrechte aan luchtvaartactiviteiten toegerekend. De kosten van de beveiliging in het Schengengebied is ten onrechte volledig toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

2.4 Wettelijk kader

Voor de inhoudelijke beoordeling van het geschil zijn de volgende bepalingen van belang.

Artikel 8.25g, eerste lid, van de Wet luchtvaart luidt als volgt:

“De exploitant van de luchthaven stelt een toerekeningssysteem vast voor de kosten en opbrengsten van de activiteiten, bedoeld in artikel 8.25d, eerste lid, dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De exploitant van de luchthaven legt het toerekeningssysteem ter goedkeuring voor aan de raad.”

De in artikel 8.25d, eerste lid, van de Wet luchtvaart bedoelde activiteiten zijn activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Deze activiteiten zijn nader afgebakend in artikel 2, eerste lid, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol (hierna: het Exploitatiebesluit). Dit artikellid luidt als volgt: “Luchtvaartactiviteiten zijn activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van:

- a. het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms,
- b. het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven,
- c. de afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
 - 1°. het gebruik van de passagiersterminal, en
 - 2°. het gebruik van de voorrijwegen,
- d. de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.”

In artikel 8 van het Exploitatiebesluit is het volgende bepaald over de wijze waarop de kosten van luchtvaartactiviteiten moeten worden toegerekend:

- “1. De kosten van de luchtvaartactiviteiten worden als volgt toegerekend:
 - a. alle kosten van de luchtvaartactiviteiten, met uitzondering van de kosten van rentedragende schulden, worden aan die activiteiten toegerekend,
 - b. de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden geheel aan die activiteiten toegerekend,
 - c. de kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden niet aan die activiteiten toegerekend,
 - d. de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.
2. Het toerekeningssysteem geeft de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in

MEDED 07/2077 WILD
MEDED 07/2078 WILD

6

welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten.

3. De materiële vaste activa die in gebruik zijn voor de luchtvaartactiviteiten, worden onderverdeeld in activa die uitsluitend voor die activiteiten worden aangewend, en activa die deels voor die activiteiten worden aangewend en in overeenstemming daarmee toegeedeeld. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.

4. Goodwill wordt niet begrepen onder materiële vaste activa als bedoeld in het derde lid.

5. De materiële vaste activa die deels voor de luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn, worden toegeedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels.

(...)

10. Voor de toerekening van kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden de verdeelsleutels, bedoeld in het vijfde lid, en de verdeelsleutels van andere productiemiddelen gehanteerd, waarbij geldt:

- a. dat de kosten rechtstreeks of indien dit niet mogelijk is zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend met verdeelsleutels die zijn gebaseerd op de desbetreffende activiteiten, met inachtneming van de beginselen van proportionaliteit en marktconformiteit, en
- b. dat de kosten die op grond van onderdeel a niet kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de kosten van de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.

11. Als opbrengsten van luchtvaartactiviteiten worden toegerekend de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en de opbrengsten uit de in artikel 8.25d, vijfde lid, van de wet bedoelde activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten.”

Verweerder dient te beoordelen of het aan hem voorgelegde toerekeningssysteem voldoet aan de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.

Volgens de Memorie van Toelichting bij de Wet luchtvaart (Kamerstukken II, 2001-2002, 28074, nr. 3) houden deze eisen het volgende in.

De eis van marktconformiteit houdt in dat de toerekening geschiedt volgens daarvoor gangbare normen van bedrijfsadministratie en tevens dat vergoeding voor leveranties binnen het concern (mede gelet op het gezamenlijke gebruik van productiemiddelen voor luchtvaartactiviteiten en andere activiteiten) in overeenstemming dient te zijn met wat daarvoor in de markt gebruikelijk is.

De eis van proportionaliteit houdt in dat de kosten toegerekend moeten worden in verhouding tot het gebruik van de desbetreffende productiefactoren voor luchtvaartactiviteiten. Dit geldt niet alleen voor de kosten die rechtstreeks kunnen worden toegerekend, maar ook voor de gemeenschappelijke kosten die, gezien het gemeenschappelijke gebruik van productiemiddelen niet rechtstreeks aan luchtvaartactiviteiten kunnen worden toegerekend, maar waarvan wel op grond van enigerlei vorm van causaliteit met de luchtvaartactiviteiten moet worden verantwoord dat zij aan die activiteiten moeten worden toegerekend.

De eis van integraliteit houdt in dat alle kosten die voor de luchtvaartactiviteiten worden gemaakt, ook daadwerkelijk aan die activiteiten worden toegerekend, met inbegrip van de kosten van eigen en vreemd vermogen.

MEDED 07/2077 WILD
MEDED 07/2078 WILD

7

Als aan deze drie eisen is voldaan, dan is volgens de Memorie van Toelichting, het toerekeningssysteem op juiste wijze ingericht en worden alle kosten en opbrengsten met betrekking tot luchtvaartactiviteiten toegerekend en verantwoord.

2.5 Beoordeling

2.5.1 Omvang van het geding/verwijzing naar zienswijze

Ten aanzien van verweerders standpunt dat het beroep niet-ontvankelijk moet worden verklaard voor zover daarbij voor de gronden ervan is verwezen naar de ingediende zienswijze overweegt de rechtbank dat er geen wettelijke bepalingen zijn die zich ertegen verzetten dat de bij de zienswijzen aangevoerde argumenten in beroep wederom worden ingebracht. Ook als een nadere onderbouwing van de bij de zienswijze ingebracht argumenten achterwege wordt gelaten leidt dat niet tot (gedeeltelijke) niet-ontvankelijk verklaring van het beroep.

2.5.2 Luchtvaartactiviteiten

In artikel 2, eerste lid, van het Exploitatiebesluit zijn de als luchtvaartactiviteiten te kwalificeren activiteiten limitatief opgesomd in categorieën, die - zoals het in de artikelsgewijze toelichting bij dit artikel is verwoord - ter illustratie nader zijn gespecificeerd. Bij elke categorie zijn - niet limitatief - elementen aangegeven die in elk geval onder de genoemde categorie vallen. Het begrip luchtvaartactiviteit dient niet zo restrictief geïnterpreteerd te worden dat andere dan de per categorie genoemde voorbeelden niet als luchtvaartactiviteit aangemerkt zouden kunnen worden. Om als luchtvaartactiviteit te worden aangemerkt moeten volgens de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2 van het Exploitatiebesluit de desbetreffende faciliteiten of diensten voldoen aan twee criteria. De faciliteiten of diensten moeten noodzakelijk zijn voor gebruikers en voor deze faciliteiten of diensten mag geen substituuut voorhanden zijn in die zin dat zij niet door andere aanbieders kunnen worden aangeboden onder economisch redelijke omstandigheden of dat dit op juridische grond is uitgesloten.

Schiphol Plaza

Ten aanzien van eisers standpunt dat Schiphol Plaza in het geheel niet als luchtvaartactiviteit aan te merken is overweegt de rechtbank het volgende.

Schiphol Plaza is een van de gebouwdelen van het terminalcomplex van de luchthaven Schiphol. Het bestaat uit een centraal plein met daarom heen voornamelijk winkels en horeca en loopgangen van, naar en tussen winkels, voorrijwegen, het treinstation, aankomst- en vertrekhallen en incheckbalies. Aldus kent Schiphol Plaza diverse gebruikers, variërend van luchtreizigers, afhalers en wegbrengers, overstappende trein- en busreizigers, winkelend publiek, personeel of een combinatie daarvan.

Aankomende en vertrekkende luchtreizigers moeten door Schiphol Plaza lopen om hun bestemming te bereiken. In zoverre is Schiphol Plaza een faciliteit om passagiers naar de juiste plaats te geleiden en aan te merken als een luchtvaartactiviteit als bedoeld in artikel 2, eerste lid, aanhef en onder c, van het Exploitatiebesluit. Aan het noodzaak- en het substitutiecriterium is voldaan. Gelet op de centrale ligging van Schiphol Plaza in het terminalcomplex van de luchthaven is van onnodig omlopen door luchtpassagiers op de route van en naar de vliegtuigen geen sprake. Ook is er redelijkerwijs geen andere aanbieder dan Schiphol die deze doorgangsfaciliteit aan luchtreizigers kan aanbieden. Hoewel een andere inrichting van de luchthaven en het terminalcomplex denkbaar is, dient de wijze

waarop Schiphol de luchthaven en het terminalcomplex heeft ingericht te worden gerespecteerd.

2.5.3 Kosten van productiemiddelen en verdeelsleutels

Uit artikel 8, eerste lid, van het Exploitatiebesluit volgt dat de kosten van faciliteiten en diensten die aan het noodzaak- en substitutiecriterium voldoen aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend op basis van de kosten van productiemiddelen die voor die luchtvaartactiviteit worden aangewend. In het geval slechts een deel van de kosten een productiemiddel aan luchtvaartactiviteiten kunnen worden toegerekend, zogenaamde gedeelde luchtvaartactiviteiten, dient deze toerekening in overeenstemming te zijn met het daadwerkelijke gebruik van het productiemiddel voor luchtvaartactiviteiten. Ingevolge artikel 8, vijfde lid, van het Exploitatiebesluit vindt toedeling plaats aan de hand van verdeelsleutels die op de desbetreffende luchtvaartactiviteit zijn afgestemd. Gelet op artikel 8, tiende lid, van het Exploitatiebesluit en artikel 8.25g van de Wet luchtvaart moeten de gekozen verdeelsleutels voldoen aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.

2.5.3.1 Verdeelsleutel terminalcomplex

In het toerekeningsstelsel wordt voor de verdeling van de kosten van het terminalcomplex van de luchthaven Schiphol eerst het terminalcomplex verdeeld in gebouwdelen. Schiphol Plaza is een van de gebouwdelen. Vervolgens worden per gebouwdeel de kosten (boekwaarde en afschrijvingskosten) vastgesteld op basis van de activa-administratie. Daarna vindt toerekening van de kosten plaats. Kosten van installaties en overige vaste activa die geheel worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten worden geheel daaraan toegerekend en die geheel niet worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten worden geheel niet daaraan toegerekend. Voor de verdeling van de kosten van gedeelde productiemiddelen is een verdeelsleutel vastgesteld op basis van het aantal m² vloeroppervlak dat voor een bepaalde activiteit wordt gebruikt. Daarbij wordt uitgegaan van gelijke kosten per m² per gebouwdeel, onafhankelijk van de activiteit waarvoor deze m² gebruikt wordt. De maatstaf voor de verdeling van het vloeroppervlak is het verhuurbare vloeroppervlak op basis van de zogenaamde S-NEN 2580. Dit is een door Schiphol zelf ontwikkelde norm die is afgeleid van de bestaande norm NEN 2580 voor het bepalen van verhuurbare oppervlakte en inhouden van gebouwen, zoals winkelcentra. Specifiek uitgangspunt voor de S-NEN 2580 is dat publieke parkeerruimten in het terminalgebouw behoren tot het verhuurbare oppervlak.

Na vaststelling van het verhuurbare oppervlak, wordt vastgesteld hoe dit oppervlak verdeeld is over de verschillende activiteiten. Hiervoor zijn in het toerekeningsstelsel een aantal regels opgesteld. Deze regels zijn (voor zover relevant):

- Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak horen, worden niet in meegenomen in de berekening van de m²-allocatiesleutel.
- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een zogenaamde 'Product Markt Combinatie' op basis van het feitelijke gebruik op peildatum 1 juli van elk jaar.
- Een eenmalige peiling per jaar wordt representatief geacht voor het feitelijke gebruik, dit geldt zowel voor ruimten met een permanent karakter als voor ruimten die vaker van functies wisselen, zoals promostands voor reclamedoelinden.
- Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend.

- Vloeroppervlak voor kunstuitingen, planten e.d. in het voor passagiers toegankelijk aviationgedeelte, bedoeld om de atmosfeer in de terminal passagiersvriendelijk te maken, worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.
- Restruimtes, zijnde ruimtes die door de plaatsing van een bepaalde commerciële functie logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel voor de flow, worden aan de functie toegewezen die de ontoegankelijkheid veroorzaakt.
- Op Schiphol Plaza passeren verschillende typen gebruikers, zoals passagiers, afhalers/wegbrengers, luchtvaartgebonden personeel en niet luchtvaartgebonden passanten, zoals van trein naar trein en van trein naar bus overstappende reizigers, niet luchtvaartpersoneel en publiek met het enige doel om te winkelen. Voor zover deze passanten geen luchtvaartgebonden doel van hun reis naar Schiphol hebben mag de ruimte voor deze passanten niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Op basis van het aandeel van deze passanten in het totaal van passanten van Schiphol Plaza en op basis van het deel van Schiphol Plaza wat dit betreft (centrale deel met opgangen naar/van perrons) wordt een deel van de m²'s van Schiphol Plaza in mindering gebracht op de toerekening aan luchtvaartactiviteiten. Het aandeel van deze specifieke passanten wordt vastgesteld op basis van marktonderzoek.

2.5.3.2 Grondslag van de verdeelsleutel terminalcomplex

Eisers hebben geen gronden aangevoerd tegen het vloeroppervlak als grondslag van de verdeelsleutel en het aantal vierkante meters verhuurbare oppervlak als maatstaf voor het toerekenen van kosten aan luchtvaart en niet-luchtvaartactiviteiten in het terminalcomplex.

2.5.3.3 S-NEN 2580

Eisers hebben wel gronden aangevoerd tegen het toepassen van de door Schiphol zelf ontwikkelde S-NEN 2580 norm voor het bepalen van het aantal verhuurbare vierkante meters vloeroppervlak. Eisers hebben gesteld dat deze norm niet voldoet aan de eis van marktconformiteit. Eisers zijn van mening dat Schiphol gebruik had moeten maken van de bestaande NEN 2580.

De rechtbank ziet geen reden om de in het toerekeningssysteem vastgestelde S-NEN 2580 voor onjuist te houden. Niet aannemelijk is gemaakt dat toepassing van deze norm een onjuiste verdeling tussen niet-luchtvaart- en luchtvaartactiviteiten oplevert. Evenmin is gebleken dat deze norm niet zou voldoen aan algemeen aanvaardbare bedrijfseconomische principes. Onder deze omstandigheden dient de keuze van Schiphol voor het ontwikkelen en toepassen van S-NEN 2580 gerespecteerd te worden.

2.5.3.4 Algemene verkeersruimten

Eisers stellen dat de algemene verkeersruimten voor doorloop van publiek in de vertrekhal, de pieren en daartussen gelegen lounges niet volledig aan luchtvaartactiviteiten toegerekend zouden mogen worden.

De rechtbank overweegt in dit verband het volgende. De algemene verkeersruimten, welke niet voor publiek toegankelijk zijn, geleiden luchtpassagiers naar de juiste plaats. Slechts de doorloopcapaciteit, en derhalve niet de aangelegen winkel- en horecaruimtes, voor hoofdzakelijk luchtvaartpassagiers wordt aan luchtvaartactiviteiten toegerekend. Dat daarbij sprake zou zijn van onnodig omlopen, is de rechtbank niet gebleken.

Voor een andere verdeling van het vloeroppervlak van de algemene verkeersruimten en de aangelegen winkel- en horecaruimtes dan volgens S-NEN 2580 acht de rechtbank geen argumenten aanwezig. Het bestreden besluit houdt op dit onderdeel stand.

2.5.3.5 Afhalers en wegbrengers

Afhalers en wegbrengers die door Schiphol Plaza lopen zijn, voor zover zij aanwezig zijn om luchtreizigers weg te brengen of op te halen, eveneens toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten. Zij zijn immers op de luchthaven aanwezig in verband met de luchtpassagiers en zijn onder te brengen in de categorie afhandelen van passagiers en hun bagage. Aan het noodzaak- en het substitutie criterium is voldaan.

Dat afhalers en wegbrengers daarnaast mogelijk gebruik maken van andere faciliteiten die niet als luchtvaartactiviteiten zijn aan te merken, zoals de winkels in Schiphol Plaza, maakt dat niet anders. In zoverre verschillen zij niet van luchtreizigers die van die winkels gebruik maken. Het winkelen is geen luchtvaartactiviteit. Bij gedeelde luchtvaartactiviteiten als Schiphol Plaza dient toedeling plaats te vinden aan de hand van de op de desbetreffende luchtvaartactiviteit afgestemde verdeelsleutels. In de keuze van de verdeelsleutel dient het onderscheid tussen luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden gebruik tot uitdrukking te komen. De verdeelsleutel moet immers in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik zijn en afgestemd op de desbetreffende luchtvaartactiviteit.

2.5.3.6 Passantentellingen

Uit de gedingstukken, in het bijzonder randnummer 22 van bijlage 1 van het bestreden besluit (de beoordeling van de zienswijze) en het verhandelde ter zitting, is gebleken dat het aan luchtvaartactiviteiten toegerekende verhuurbare vloeroppervlak op een plattegrond van Schiphol Plaza met geel is aangegeven. Het gaat om de centrale hal en vijf doorgangen naar de aankomst- en vertrekhal. Op deze plattegrond is het aan winkelactiviteiten toegerekende deel van het verhuurbare vloeroppervlak van Schiphol Plaza met bruin aangegeven. Bij deze verdeling is uitgegaan van de in het toerekeningssysteem opgenomen regels, waarbij alleen voor het centrale deel een correctie heeft plaatsgevonden aan de hand van passantentellingen. Indien bijvoorbeeld 60% van de geënquêteerden op die vierkante meters aangaf luchtreiziger te zijn, is 60% van die vierkante meters aan luchtvaartactiviteiten toegerekend. Bij de vijf rond het centrale deel liggende geelgekleurde doorgangen zijn geen tellingen gedaan, maar is er vanuit gegaan dat het vloeroppervlak daarvan toe te rekenen is aan luchtreizigers en afhalers en wegbrengers. Het bruingekeurde vloeroppervlak van de winkels en winkelstraten is toegerekend aan niet-luchtvaartactiviteiten. Daarbij heeft verweerder ter zitting toegelicht dat tegenover de aanwezigheid van niet-luchtvaartgebonden gebruikers in het gele deel enerzijds, anderzijds luchtreizigers en afhalers en wegbrengers in het bruine deel staan. Eisers kunnen zich niet met deze systematiek verenigen.

Wat betreft het centrale deel is de verdeelsleutel met de verfijning door middel van passantentellingen naar het oordeel van de rechtbank voldoende afgestemd op de desbetreffende luchtvaartactiviteit en is het toerekeningssysteem voldoende in overeenstemming met het daadwerkelijke gebruik.

Of dit ook kan worden gezegd voor de vijf doorgangen is onvoldoende aannemelijk gemaakt, nu hier de verfijning van de verdeelsleutel door middel van passantentellingen ontbreekt. Het gebruik van de vierkante meters in deze vijf doorgangen is toegedeeld aan luchtvaartactiviteiten, zonder dat daaraan passantentellingen ten grondslag zijn gelegd. De rechtbank acht niet voldoende onderbouwd dat de aanwezigheid van niet-

luchtvaartgebonden passanten, zoals winkelend publiek, in de vijf geel gemarkeerde doorgangen kunnen worden gecompenseerd met luchtvaartpassagiers, afhalers en wegbrengers in de bruine gedeeltes. Daarmee is niet gezegd dat met het achterwege laten van jaarlijkse passantentellingen geen juiste verdeelsleutel kan worden vastgesteld. Mogelijk is het doen van jaarlijkse passantentellingen in de vijf doorgangen onevenredig belastend. Schiphol en verweerder hebben dit echter niet aannemelijk gemaakt. Zonder onderbouwing kan niet worden beoordeeld of zonder de verfijning door middel van passantentellingen, dan wel anderszins, de verdeelsleutel voor de vijf doorgangen voldoende is afgestemd op de desbetreffende luchtvaartactiviteit en of het toerekeningssysteem voldoende in overeenstemming is met het daadwerkelijke gebruik en op dit punt voldoet aan de eisen van marktconformiteit en proportionaliteit zoals neergelegd in artikel 8, tiende lid, van het Exploitatiebesluit. Verweerder had op dit punt zonder het stellen van nadere eisen, althans nadere onderbouwing, in redelijkheid geen goedkeuring mogen verlenen aan het toerekeningssysteem.

2.5.3.7 Niet benutte reservecapaciteit

Eisers hebben er op gewezen dat niet-benutte reservecapaciteit in het terminalcomplex op basis van de daarvoor beschikbare vloeroppervlakte aan luchtvaartactiviteiten wordt toegerekend, omdat op grond van het toerekeningssysteem ervan wordt uitgegaan dat het terminalcomplex functioneel is voor de luchtvaartactiviteiten. Toerekening op basis van de feitelijke aanwezige vloeroppervlakte verdraagt zich volgens eisers echter niet met het proportionaliteitsvereiste omdat het geen goede weergave betreft van het feitelijke gebruik.

Eisers standpunt dat de niet-benutte reservecapaciteit in het terminalcomplex ten onrechte wordt toegerekend aan luchtvaartactiviteiten treft geen doel. Het toerekeningssysteem gaat uit van daadwerkelijk gebruik van het verhuurbare vloeroppervlak van de gebouwen in het terminalcomplex. Dat gebruik wordt volgens het toerekeningssysteem jaarlijks gepeild en eventueel vindt verfijning plaats op basis van marktonderzoek. Als de ruimte op voorhand bestemd is voor niet-luchtvaartactiviteiten, dan worden de kosten ervan niet aan luchtvaartactiviteiten toegerekend. Naar aanleiding van opmerkingen van verweerder heeft Schiphol het toerekeningssysteem aangepast, zodat permanent gereserveerde, niet gemeenschappelijke gebouwcapaciteit voor niet-luchtvaartactiviteiten, in gebouwen, die in gebruik zijn voor gedeelde activiteiten, niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Het gaat daarbij om duidelijk identificeerbare en geplande capaciteit waarin al was voorzien.

Verweerder heeft hieromtrent in zijn verweerschrift onder meer het volgende naar voren gebracht:

"In tegenstelling tot wat appellanten stellen is voorts binnen de capaciteit voor luchtvaartactiviteiten geen sprake van capaciteit die niet wordt benut. Het gaat hier om nieuwe delen van de terminal die door Schiphol zijn of worden gebouwd met het oog op de groei van het aantal passagiers. Daarbij wordt een ruimte gebouwd die berekend is op deze groei. Dat brengt een initiële overcapaciteit met zich mee. Anders dan appellanten stellen, betekent dit niet dat sprake is van capaciteit die niet wordt gebruikt voor luchtvaartactiviteiten. Integendeel, ook hier bevinden zich luchtvaartpassagiers maar de gebruiksintensiteit ligt lager dan in andere delen van de terminal. Dit is bijvoorbeeld ook in de nacht het geval voor de hele terminal. Bovendien kan niet worden staande gehouden dat passagiers zich dan alleen in bepaalde delen van het gebouw begeven. Passagiers verspreiden zich door de hele ruimte, ook als die wat groter is. In die zin wordt de hele ruimte gebruikt. Zou de stelling van appellanten met betrekking tot het niet mogen toerekenen van initiële overcapaciteit worden gevolgd, dan leidt dit tot een ongerijmd resultaat. Dat zou eigenlijk

betekenen dat Schiphol de luchthaven zodanig zou moeten uitbreiden dat geen initiële overcapaciteit bestaat. Dat houdt in dat Schiphol de luchthaven jaarlijks zou moeten uitbreiden met kleine stukjes gebouw om initiële overcapaciteit te voorkomen. Dat zou hogere kosten dan een grotere uitbreiding in één keer met zich mee brengen en is om die reden bedrijfseconomisch volstrekt onaanvaardbaar."

De rechtbank acht verweerders goedkeuring op dit onderdeel, mede gelet op deze toelichting, niet onredelijk.

2.5.3.8 Wegen airside

Eisers hebben gesteld dat de wegen aan de airside ten onrechte volledig zijn toegerekend aan luchtvaartactiviteiten, omdat ook commerciële bedrijven gebruik maken van deze wegen in verband met grondafhandeling, anders dan voor activiteiten die verband houden met de afhandeling van passagiers en hun bagage. Toerekening achten eisers niet in overeenstemming met daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor luchtvaartactiviteiten, ook al hebben die andere activiteiten geringe impact. Ten onrechte is geen onderzoek gedaan naar een methode voor toerekening van de kosten voor het gebruik van de wegen voor ander functies dan voor luchtvaartactiviteiten. Een dergelijk onderzoek is niet moeilijk en op meerdere plaatsen binnen de luchthaven toegepast.

De rechtbank is niet gebleken dat de wegen aan de airside meer dan marginaal worden gebruikt voor activiteiten die niet direct of indirect aan luchtvaartactiviteiten zijn te relateren. Van een gedeelde luchtvaartactiviteit kan hier niet worden gesproken, zodat volledige toerekening aan luchtvaartactiviteiten niet onjuist is. In het toerekeningssysteem behoeft daarom ook niet een verdeelsleutel of onderzoeksmethode te worden opgenomen, zoals voorgeschreven is bij gedeelde activiteiten.

2.5.3.9 Verdeelsleutel landzijdige infrastructuur/voorrijwegen

In het toerekeningssysteem is voor de verdeling van de kosten van de landzijdige infrastructuur onderscheid gemaakt tussen exploitatiekosten die direct aan een bepaalde gebruiker zijn toe te wijzen en exploitatiekosten die niet direct toewijsbaar zijn. Voor de verdeling van deze niet direct toewijsbare kosten vindt toerekening plaats op basis van een verdeling in arealen en het gebruik van deze arealen. De afschrijvingskosten per areaal worden direct toegerekend aan het desbetreffende areaal. De afschrijvingskosten van arealen voor algemeen gebruik worden naar verhouding van de afschrijvingskosten verdeeld over de overige arealen. Daarbij worden de kosten van onderhoud en groenvoorziening toegerekend aan verschillende arealen op grond van de gebruiksintensiteit van de verschillende arealen waarbij als maatstaf geldt verkeerstellingen per areaal.

Verweerder is van mening dat met deze verdeelsleutel de kosten zoveel mogelijk causaal worden toegerekend aan de arealen en de verschillende gebruikers van een areaal. Verkeersintensiteit acht verweerder een goede maatstaf om de onderhoudskosten per areaal te verdelen, omdat aannemelijk is dat de mate van onderhoud daarmee in belangrijk mate varieert. Het gebruik van verkeerstellingen acht verweerder in overeenstemming met aanvaardbare bedrijfseconomische principes.

Eisers hebben aangevoerd dat voor de voorrijwegen de verdeelsleutel ten onrechte uitgaat van de gemiddelde verkeersintensiteit op jaarbasis, waardoor teveel kosten aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Eisers stellen dat in plaats daarvan moet worden uitgegaan van de piekcapaciteit die wordt gehanteerd als maatstaf voor aanleg van de

infrastructuur en die met name wordt bepaald door het toenemende kantoorgebruik op de luchthaven. Eisers hebben hun standpunt onderbouwd met verwijzing naar verkeersstellingen waaruit zij concluderen dat de voorrijwegen voor 50% worden gebruikt ten behoeve van de kantoren op Schiphol Centrum.

Verweerder acht het onjuist dat bij de bepaling van de verkeersintensiteit moet worden uitgegaan van de momenten dat kantoorpersoneel arriveert of vertrekt, omdat de capaciteit van de voorrijwegen niet aanwijsbaar groter gedimensioneerd is om pieken voor aankomend en vertrekkend kantoorpersoneel op te vangen en omdat het kantoorpersoneel geen gebruik maakt van de voorrijwegen die door passagiers worden gebruikt. Voorts heeft verweerder gesteld dat het niet duidelijk is of piekbelasting wordt veroorzaakt door kantoorpersoneel of door vertrekkende reizigers en dat eisers het onderzoek waarop zij hun standpunt baseren niet hebben ingebracht.

De rechtbank volgt verweerders standpunt. Nu eisers het eigen onderzoek waarop zij hun standpunt baseren dat de voorrijwegen voor de helft worden gebruikt door niet-luchtvaartgebonden kantoorpersoneel niet hebben ingebracht, is dit standpunt onvoldoende onderbouwd. Niet aannemelijk is gemaakt dat de gemiddelde verkeersintensiteit op jaarbasis een onjuist beeld geeft van de verdeling van de kosten. Gegeven de beoordelingsruimte die verweerder toekomt, kan niet worden geoordeeld dat verweerder niet in redelijkheid hiermee heeft mogen instemmen.

2.5.3.10 Sternet

Eisers bestrijden het volledig toerekenen van de kosten van Sternet aan luchtvaart-activiteiten. Zij hebben betoogd dat het gaat om openbaar vervoer dat niet noodzakelijk is voor de afhandeling van passagiers en hun bagage.

De rechtbank volgt dit standpunt niet. Zoals verweerder heeft gesteld gaat het om een specifieke dienst van Connexxion die is bedoeld voor het vervoer over het Schipholterrein van personeel van kantoren die daar zijn gevestigd. Schiphol betaalt mee aan deze dienst waarvoor door het personeel van het Schipholterrein niet hoeft te worden betaald aan Connexxion. De bijdrage van Schiphol aan Sternet is vergelijkbaar met het verstrekken van een vergoeding voor openbaar vervoer aan het personeel. Voor zover luchtvaartpersoneel en beveiligingspersoneel worden vervoerd, zijn de kosten van Sternet toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten. De verdeling van deze kosten wordt gedaan aan de hand van de hiervoor genoemde verdeelsleutel voor de landzijdige infrastructuur. Hiertegen hebben eisers wat Sternet betreft geen gronden aangevoerd. Ook wat Sternet betreft is de rechtbank van oordeel dat de kosten van dit productiemiddel terecht deels aan luchtvaartactiviteiten zijn toegerekend.

2.5.3.11 Verdeelsleutel beveiligingskosten/Schengengebied

Eisers bestrijden dat de kosten van beveiliging in het Schengengebied volledig zijn toegerekend aan luchtvaartactiviteiten, zonder toepassing van de verdeelsleutel op basis van het aantal vierkante meters, zoals voor de beveiliging van andere voor publiek toegankelijke gebieden.

Zoals verweerder heeft betoogd is de beveiligingssituatie in het Schengengebied wezenlijk anders dan op de rest van de luchthaven, omdat in het Schengengebied geen controle aan de gate plaatsvindt. De gehele beveiliging in het Schengengebied is daarom gericht op de beveiliging van het vliegtuig, de bemanning, de passagiers en hun bagage en heeft, anders

MEDED 07/2077 WILD
MEDED 07/2078 WILD

14

dan in de overige voor publiek toegankelijke gebieden, niet mede bedrijfsbeveiliging ten doel. Essentieel acht de rechtbank dat het inzetten van mobiele surveillanceteams in het Schengengebied verplicht is gesteld door de Nationale Coördinator Terrorismebestrijding. De kosten van de beveiliging in het Schengengebied zijn daarom terecht geheel toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten.

2.6 Eindoordeel

Het beroep van SAOC is niet-ontvankelijk.

Gelet op hetgeen door KLM en BARIN is aangevoerd, kunnen hun grieven, met uitzondering van hetgeen hiervoor onder 2.5.3.6 is overwogen, niet slagen. Verweerder heeft wat betreft de aangevochten kwalificering van activiteiten als luchtvaartactiviteiten terecht goedkeuring verleend aan het toerekeningssysteem. Het beroep is op dit punt ongegrond. Gelet op de beoordelingsruimte die verweerder toekomt, kan, met uitzondering van hetgeen hiervoor onder 2.5.3.6 is overwogen, niet worden gezegd dat verweerders beoordeling van de in het goedkeuringssysteem opgenomen verdeelsleutels onredelijk is geweest.

Ten aanzien van het ontbreken van passantentellingen in de vijf doorgangen bij Schiphol Plaza moet worden geconcludeerd dat het bestreden besluit in zoverre onvoldoende gemotiveerd is. Het bestreden besluit is op dit punt in strijd met artikel 3:46 van de Awb en dient op dit punt vernietigd te worden. Het beroep is in zoverre gegrond.

2.7 Proceskosten

De rechtbank ziet aanleiding verweerder te veroordelen in de kosten die KLM en BARIN in verband met de behandeling van het beroep tot aan deze uitspraak redelijkerwijs hebben moeten maken. De rechtbank bepaalt voor deze partijen tezamen de proceskosten op € 1.288,00 aan kosten van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, waarbij is uitgegaan van samenhangende zaken als bedoeld in artikel 3 van het Besluit proceskosten bestuursrecht en een gewicht 'zeer zwaar'.

MEDED 07/2077 WILD
MEDED 07/2078 WILD

15

3 Beslissing

De rechtbank,

recht doende:

verklaart het beroep van SAOC niet-onvankelijk,

verklaart het beroep van KLM en BARIN gegrond voor zover het betrekking heeft op de toerekening van de kosten in de vijf doorgangen zoals hiervoor onder 2.5.3.6 nader beschreven,

vernietigt in zoverre het bestreden besluit,

bepaalt dat de Nederlandse staat aan KLM en BARIN het betaalde griffierecht van € 285,00 vergoedt,

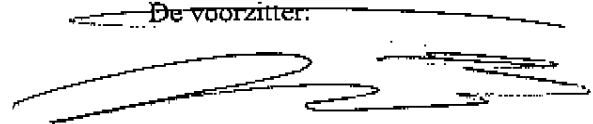
veroordeelt verweerder in de proceskosten en wijst de Nederlandse staat aan als de rechtspersoon die € 1.288,00 moet vergoeden aan KLM en BARIN tezamen.

Aldus gedaan door mr. J.H. de Wildt, voorzitter, en mr. A. Verweij en mr. J. Luijendijk, leden, en door de voorzitter en M.B. van Zantvoort, griffier, ondertekend.

De griffier:



De voorzitter:

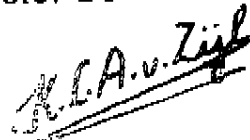


Uitgesproken in het openbaar op 30 juni 2008.

Een belanghebbende - onder wie in elk geval eisers worden begrepen - en verweerder kunnen tegen deze uitspraak hoger beroep instellen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, Postbus 20021, 2500 EA 's-Gravenhage. De termijn voor het indienen van het beroepschrift is zes weken en vangt aan met ingang van de dag na die waarop het afschrift van deze uitspraak is verzonden.

Afschrift verzonden op: **30 JUN 2008**

VOOR COPIE CONFORM
De griffier van de
Rechtbank Rotterdam
Sector Bestuursrecht



wnd