

# Rechter vernietigt luchthavenbesluit Teuge vanwege gebrekkige motivering en milieubeoordeling

# Rechter vernietigt luchthavenbesluit Teuge vanwege gebrekkige motivering en milieubeoordeling

Op 2 april 2025 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het luchthavenbesluit voor luchthaven Teuge vernietigd. Het besluit van de provinciale staten van Gelderland van 8 juni 2022 werd teruggedraaid vanwege strijd met de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de Wet milieubeheer. Ook een wijzigingsbesluit van 25 september 2024 werd vernietigd. (Zaaknummer: 202204291/1/R1).

**Platform Vlieghinder Teuge (PVT)** had beroep ingesteld tegen het luchthavenbesluit, uit angst voor een toename van geluidhinder. De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde dat het besluit op meerdere punten **ondeugdelijk was gemotiveerd**.

Een belangrijk punt van kritiek was dat de in het luchthavenbesluit opgenomen geluidgrenswaarden een flexibiliteit toestonden die onvoldoende was begrensd. De mogelijkheid dat het aantal vliegbewegingen met kleine luchtvaartuigen zou kunnen toenemen door het samenvoegen van geluidruimten voor verschillende typen luchtverkeer, werd niet voldoende afgewogen in het licht van de belangen van

omwonenden. Ook de verruiming van de openingstijden voor incidentele afwijkingen werd onvoldoende gemotiveerd.

Daarnaast oordeelde de Afdeling dat de berekening van de geluidgrenswaarden in het rapport van Adecs 2019 niet transparant was. Het rapport maakte niet duidelijk hoe de beoogde geluidsreductie precies in de berekening was verwerkt, waardoor provinciale staten dit rapport niet ten grondslag mochten leggen aan het luchthavenbesluit.

Een ander significant gebrek was dat provinciale staten ten onrechte geen m.e.r. beoordelingsbesluit hadden genomen. Doordat het luchthavenbesluit een ander gebruik van de luchthaven toestond, was een zogenaamde vormvrije m.e.r. beoordeling vereist. Ook de milieueffecten van gewijzigde vliegroutes waren niet voldoende onderzocht in het rapport van Adecs 2021.

Verder werd geconstateerd dat het geluid veroorzaakt door taxiën en proefdraaien van luchtvaartuigen ten onrechte niet was onderzocht en betrokken bij het besluit. Hoewel er een geluidswal aanwezig is, was niet geregeld dat taxiën en proefdraaien achter deze wal moesten plaatsvinden ter voorkoming van geluidhinder bij nabijgelegen woningen.

De uitspraak betekent dat het luchthavenbesluit van 2022 en het wijzigingsbesluit van 2024 zijn vernietigd. Totdat een nieuw luchthavenbesluit is vastgesteld, geldt voorlopig de Omzettingsregeling weer, zij het met aangepaste, strengere geluidgrenswaarden als voorlopige voorziening. Provinciale staten van Gelderland moeten een nieuw luchthavenbesluit voor Teuge vaststellen.

**Link naar de uitspraak:**  
<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@149443/202204291-1-r1/>

---

**Hof Arnhem-Leeuwarden oordeelt dat de Staat onrechtmatig handelde in de Chipshol zaak wegens schijn van partijdigheid**

**Hof Arnhem-Leeuwarden oordeelt dat de Staat onrechtmatig handelde in de Chipshol zaak wegens schijn van partijdigheid**

*mr. dr. Ronald Schnitker*

Op 25 maart 2025 heeft het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden geoordeeld dat de Staat onrechtmatig heeft gehandeld jegens Chipshol c.s. door een schending van artikel 6 lid 1 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). De zaak draaide om de samenloop van processuele handelingen van een rechter in de Chipshol zaak in de periode 1994-1998 bij de rechtbank Den Haag. Het hof stelde vast dat er sprake was van objectief gerechtvaardigde twijfel bij Chipshol c.s. over de onpartijdigheid van de rechter.

Hoewel het hof niet oordeelde dat de rechter daadwerkelijk

(subjectief) partijdig is geweest, werd vanuit een objectief perspectief de **schijn van partijdigheid gewekt en onvoldoende weggenomen**. Het hof baseerde dit oordeel op een reeks van feiten en handelingen, waaronder:

- De rechter trad in verschillende hoedanigheden op bij de voorbereiding van rechtelijke beslissingen in de Chipshol zaak en wekte de schijn zijn bemoeienis te willen afdwingen.
- De rechter had meermaals eenzijdig contact met een advocaat in de zaak en sprak hierover onwaarheid, wat de schijn wekte iets te verbergen. Ook werd de wederpartij van Chipshol c.s. op ongebruikelijke wijze door de rechter ingeschakeld om een comparitie te regelen.
- De rechter bepaalde de datum voor pleidooi in een bodemzaak zonder verhinderdata te vragen aan Chipshol c.s. en weigerde vervolgens een uitstelverzoek, wat de schijn wekte dat de agenda van de wederpartij voorrang kreeg.
- Na een wrakingsverzoek trok de rechter zich pas informeel terug daags voor het pleidooi en wees zelf de nieuwe voorzitter aan, wat de schijn wekte van voortdurende bemoeienis. Bovendien trad de rechter via de persrechter publiekelijk in discussie over de wraking, wat bijdroeg aan de schijn van onvoldoende afstand.

De Chipshol-zaak betrof een conflict over de zeggenschap over ongeveer 360 hectare agrarische grond rondom Schiphol. Volgens "Hof Arnhem.pdf" ging het zelfs om ongeveer 600 hectare en enorme belangen in verband met de ontwikkeling van een "Airport City".

Het hof oordeelde dat de vordering tot schadevergoeding van Chipshol c.s. was verjaard, met uitzondering van de vordering die was gebaseerd op de inhoud van het vonnis in kort geding

van 3 mei 1996. Het hof was echter van oordeel dat de vordering tot een verklaring voor recht naar haar aard niet kan verjaren en dat de toewijzing hiervan op zichzelf een vorm van genoegdoening inhoudt voor de schending van artikel 6 lid 1 EVRM.

Het hof paste de maatstaf voor onrechtmatige rechtspraak uit het Hotel Jan Luyken-arrest toe in het licht van artikel 6 lid 1 EVRM. Het hof verwierp de stelling van Chipshol c.s. dat artikel 47 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie en het Köbler-arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van toepassing zouden zijn.

De slotsom is dat het hof het vonnis van de rechtbank vernietigde en voor recht verklaarde dat de Staat onrechtmatig jegens Chipshol c.s. heeft gehandeld door een schending van artikel 6 lid 1 EVRM. De vorderingen tot schadevergoeding werden grotendeels afgewezen wegens verjaring of het ontbreken van een onrechtmatige daad.

**Link naar de uitspraak:**  
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:GHARL:2025:1733>

**Bron:**  
<https://persportaal.anp.nl/artikel/d17a68b9-24f9-4e88-b2d4-ed34124c535d/hof-arnhem-leeuwarden-haagse-rechtbank-was-jarenlang-partijdig-in-de-chipshol-zaak>

---

## Nieuwe versie van de EAR for

# ATM/ANS gepubliceerd

## Nieuwe versie van de EAR for ATM/ANS gepubliceerd

*EASA Newsroom | 13 maart 2025*

De European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft een nieuwe versie van de Easy Access Rules for Air Traffic Management/Air Navigation Services (EAR for ATM/ANS) gepubliceerd. Deze herziening, die ingaat in maart 2025, integreert recente regelgevende materialen met betrekking tot informatiebeveiliging, ATM/ANS-systemen en onderdelen, de definitie van SIGMET, bepaalde eisen voor speciale visuele vluchtregels en luchtverkeersleidingsklaringen.

Een belangrijke toevoeging is de uitbreiding van de reikwijdte van vluchtinformatiediensten met informatie over onbemande luchtvaartuigen (drones). Deze update volgt op de goedkeuring door de Europese Commissie van een omvangrijk regelgevingspakket voor drones en VTOL-luchtvaartuigen (VCA). De wijzigingen uit dit pakket die betrekking hebben op ATM/ANS – Provision of Services zijn nu in de EAR opgenomen door middel van Verordening (EU) 2024/1111.

Deze nieuwe publicatie in pdf- en XML-formaat is ontworpen om gemakkelijk leesbaar te zijn en bevat geavanceerde navigatiefuncties. Het EAR zal regelmatig worden bijgewerkt via het eRules-platform om toekomstige wijzigingen en ontwikkelingen te integreren.

Deze ontwikkelingen in de Europese regelgeving, zoals gepubliceerd door EASA, vormen een belangrijke context voor de integratie van drones in het luchtruim. Dit sluit aan bij initiatieven zoals de recente spectrumtoewijzing in het

Verenigd Koninkrijk, waar de 978 MHz frequentie beschikbaar is gesteld voor lucht gebonden transmissie aan boord van Unmanned Aircraft Systems (UAS) vanaf 11 maart 2025 [onze conversatie geschiedenis]. Deze Britse maatregel, genomen door Ofcom en de UK Civil Aviation Authority (CAA), maakt het gebruik van de Universal Access Transceiver (UAT) mogelijk om de positie van drones aan andere vliegtuigen te melden [onze conversatie geschiedenis]. Dit ondersteunt vluchten buiten het zicht van de piloot (BVLOS) en is onderdeel van bredere strategieën voor luchtruim modernisering [onze conversatie geschiedenis].

De nieuwe EASA-regels, die de regelgeving voor ATM/ANS uitbreiden met betrekking tot drones, en de specifieke spectrumtoewijzing in het VK illustreren beide de voortdurende ontwikkelingen en de groeiende aandacht voor de veilige integratie van onbemande luchtvaartuigen in het luchtruim.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-publishes-updated-easy-access-rules-atmans-provision-services>

---

**DroneBoost: Nederland geeft een impuls aan het drone-ecosysteem**

**DroneBoost: Nederland geeft**

# een impuls aan het drone-ecosysteem

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het initiatief **DroneBoost** gelanceerd, een strategisch koersdocument om het drone-ecosysteem in Nederland te versterken. Dit initiatief is opgezet onder begeleiding van een stuurgroep en regieteam met vertegenwoordigers van diverse organisaties, waaronder het ministerie van IenW, ANWB, Port of Rotterdam, NLR, Rijkswaterstaat, NVWA en Wageningen University & Research. Het doel is om de maatschappelijke meerwaarde van drones voor Nederland te realiseren.

DroneBoost erkent de enorme voordelen die drones kunnen bieden in verschillende sectoren, zoals de zorg, haven- en offshore, landbouw, defensie en diverse overheidsdiensten waaronder politie, brandweer en kustwacht. Denk hierbij aan het betaalbaar leveren van medische middelen, het inspecteren van infrastructuur en het detecteren van ongewenste activiteiten. Het initiatief stelt dat Nederland alle ingrediënten in huis heeft om deze voordelen te verzilveren, met een dronesector vol daadkracht en expertise.

Om dit potentieel te ontsluiten, werkt DroneBoost met een gezamenlijke aanpak waarin 5 use cases centraal staan: zorglogistiek, haven- en offshore logistiek, landbouw, hulpdiensten en toezicht, en defensie en dual-use. Daarnaast worden 7 publieke projecten uitgevoerd om knelpunten voor deze use cases op te lossen, zoals Beyond visual line of sight-vliegen (BVLOS), U-Space, vergunningen en grondinfrastructuur.

DroneBoost wordt gezien als strategisch van belang voor het aanpakken van grote uitdagingen in Nederland, zoals het versterken van de open strategische autonomie, het behouden van duurzaam verdienvermogen en het aanpakken van klimaat- en milieuproblemen. Er wordt verwacht dat elke geïnvesteerde EURO



in DroneBoost tussen de € 1,15 en € 1,70 aan gekwantificeerde baten oplevert.

Net als de ontwikkelingen in de Europese regelgeving die in onze eerdere gesprekken aan bod kwamen, zoals de nieuwe Easy Access Rules for ATM/ANS van EASA die nu ook informatie over drones omvatten [onze conversatiegeschiedenis], en de recente spectrumtoewijzing in het VK voor veiligheidsapparatuur aan boord van UAS [onze conversatiegeschiedenis], laat DroneBoost de groeiende aandacht voor de integratie van drones in het luchtruim zien.

Het slagen van DroneBoost vereist gezamenlijke en gecoördineerde inspanningen van alle betrokken partijen: overheden, kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke partners. Met een horizon tot 2035 beoogt DroneBoost om drones niet alleen een technologische innovatie te laten zijn, maar een strategische pijler voor een veilig, welvarend en duurzaam Nederland.

Bron: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1184938.pdf>

---

**Nederland werkt aan toekomstbestendig luchtruim en verbetering leefomgeving rond luchthavens**

# Nederland werkt aan toekomstbestendig luchtruim en verbetering leefomgeving rond luchthavens

Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een belangrijke herziening van het luchtruim boven Nederland en aan concrete projecten om de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens te verbeteren. Dit blijkt uit een recentelijk opgestelde notitie gericht aan de minister, waarin de plannen voor de luchtruim herziening en de aanpak van het project 'Hoger Naderen luchthavens' worden toegelicht.

Een belangrijk onderdeel van de plannen is het Schetsontwerp voor de nieuwe luchtruimindeling. Dit ontwerp beschrijft op hoofdlijnen de toekomstige structuur van het luchtruim boven de 1.800 meter hoogte. Een cruciale aanleiding hiervoor is de noodzakelijke en urgente inpassing van een uitbreiding van het noordelijke militaire oefengebied. Door internationale samenwerking is het gelukt om dit te realiseren en de benodigde aanpassingen in de civiele verkeersstromen en internationale verbindingen in te passen. Opvallend is dat een vierde naderingspunt voor luchthaven Schiphol geen deel uitmaakt van deze nieuwe indeling.

De nieuwe luchtruimindeling wordt gezien als een toekomstbestendige basis voor de invoering van vaste naderingsroutes rondom luchthavens. Dit maakt de toekomstige verbeteringen voor de leefomgevingskwaliteit onder de noemer 'Hoger naderen luchthavens' mogelijk. Het project 'Hoger naderen luchthavens' wordt nader toegelicht in de Startnotitie Hoger Naderen. Deze notitie beschrijft hoe de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens de komende jaren zal

worden verbeterd in afstemming met omwonenden. Er zal een leertraject op één landingsbaan op Schiphol plaatsvinden om ervaring op te doen die vervolgens in vervolgprojecten 'hoger naderen luchthavens' wordt meegenomen. De implementatie van de nieuwe luchtruimindeling is voorzien tussen 2028 en 2030, terwijl de implementatie van 'hoger naderen luchthavens' gepland staat tussen 2027 en 2035. De participatie voor het leertraject start al in 2025.

De mogelijke effecten van de nieuwe luchtruimindeling zijn in beeld gebracht door effectanalyses. Hierbij is gebleken dat een zeer significante stijging van de Militaire Missie Effectiviteit wordt bereikt. De verwachte netto-effecten op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van verkeer van en naar Schiphol zijn vrijwel neutraal, en op Europees niveau wordt een licht positief effect verwacht. In algemene zin zijn de verwachte effecten op geluid beperkt, al worden 2 mogelijke lokale verschuivingen in de geluidbelasting rond Schiphol toegelicht. De potentiële effecten van de projecten Hoger Naderen maken geen deel uit van deze effectanalyse.

Om een zorgvuldig proces te waarborgen, wordt een externe commissie 'nut en noodzaak' (adviescommissie uitvoering luchtruim herziening) ingericht. Deze commissie, die een klankbordgroep van omwonenden zal betrekken, zal advies geven dat wordt meegenomen in het Voorlopig Ontwerp. De vaststelling van de opdracht en werkwijze van deze onafhankelijke commissie vindt plaats na afstemming met de onafhankelijke voorzitter. Besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp wordt niet eerder dan in 2026 verwacht, waarna de detailuitwerking van het definitieve ontwerp voor de implementatie zal plaatsvinden. Participatie van medeoverheden, omwonenden en de externe commissie is vanzelfsprekend onderdeel van de vervolgstappen.

Deze ontwikkelingen in het Nederlandse luchtruimmanagement tonen een proactieve aanpak om zowel militaire belangen te integreren als de leefbaarheid rond luchthavens te verbeteren. Hoewel dit document zich niet direct richt op de integratie

van drones, zoals in de eerder besproken initiatieven in het Verenigd Koninkrijk met de spectrumtoewijzing voor UAS [onze conversatie geschiedenis] en de bredere Europese regelgeving van EASA [onze conversatie geschiedenis], vormen deze luchtruim herzieningen een belangrijk kader voor alle toekomstige luchtvaartactiviteiten in Nederland. De focus op participatie en effectanalyse benadrukt het belang van een zorgvuldig en transparant proces bij het vormgeven van het toekomstige Nederlandse luchtruim.

## Bronnen:

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/blg-1185039.pdf>

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-1185035.pdf>

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/blg-1185037.pdf>

---

**Rechtbank Noord-Holland:  
vertraging door niet-  
buitengewone omstandigheden  
was de eerste schakel in de  
causaliteit die tot de  
uiteindelijke vertraging  
leidde**

# Rechtbank Noord-Holland: vertraging door niet- buitengewone omstandigheden was de eerste schakel in de causaliteit die tot de uiteindelijke vertraging leidde

Op 8 januari 2025 heeft de Rechtbank Noord-Holland een uitspraak gedaan in een zaak tussen twee passagiers en Transavia Airlines C.V. met betrekking tot een vlucht van Amsterdam naar Ljubljana op 4 augustus 2023 (vlucht HV6821). De passagiers arriveerden met een vertraging van meer dan drie uur op hun eindbestemming en vorderden compensatie van de luchtvaartmaatschappij op basis van Verordening (EG) nr. 261/2004. (zaaknummer: 10768385 \ CV EXPL 23-7057).

De vervoerder erkende de vertraging, maar voerde aan dat deze was veroorzaakt door **gebreken aan het toestel en restricties van de luchtverkeersleiding**. Echter, de vervoerder beriep zich ten aanzien van het technische mankement niet op buitengewone omstandigheden.

De kantonrechter oordeelde dat de passagiers terecht stelden dat niet was gebleken dat de vlucht ook met restricties van de luchtverkeersleiding zou zijn geconfronteerd als de vlucht tijdig klaar had gestaan voor vertrek. De rechtbank concludeerde dat de **vertraging door niet-buitengewone omstandigheden de eerste schakel in de causaliteit was die tot de uiteindelijke vertraging leidde**. Alles wat daarna is voorgevallen, valt binnen de **risicosfeer van de vervoerder**.

Hierbij werd benadrukt dat de Verordening een hoge mate van bescherming van passagiers beoogt en restrictief moet worden uitgelegd.

Aangezien de vertraging niet het gevolg was van buitengewone omstandigheden, bleef de vraag of de vervoerder alle redelijke maatregelen had getroffen onbeantwoord. De vordering tot betaling van de hoofdsom werd, gelet op de duur van de vertraging, toegewezen. De passagiers ontvingen een compensatie van €250 per persoon, oftewel €500 in totaal, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 4 augustus 2023. De vordering tot vergoeding van buitengerechterlijke incassokosten werd echter afgewezen. De proceskosten kwamen voor rekening van de vervoerder.

Link naar de uitspraak:  
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBNHO:2025:1826>

---

**Rechtbank Noord-Holland  
oordeelt over instapweigering  
door te laat melden bij gate**

**Rechtbank Noord-Holland  
oordeelt over instapweigering**

# door te laat melden bij gate

Op 15 januari 2025 deed de Rechtbank Noord-Holland uitspraak in een zaak tussen twee passagiers en Transavia Airlines C.V. met betrekking tot een vlucht van Kopenhagen naar Eindhoven op 27 september 2022. De passagiers vorderden compensatie en schadevergoeding van Transavia op basis van Verordening (EG) nr. 261/2004 wegens vermeende onterechte instapweigering. (Zaaknummer: 10582991 \ CV EXPL 23-4020).

De passagiers stelden dat hun papieren boardingpassen niet scanbaar waren bij de securitycheck, waarna ze terug moesten naar de incheckbalie om nieuwe exemplaren te halen. Door de wachttijd bij de incheckbalie kwamen zij te laat bij de instapgate. Zij waren van mening dat deze omstandigheden voor rekening en risico van de vervoerder dienden te komen.

De kantonrechter oordeelde echter dat **het in beginsel de verantwoordelijkheid van de passagiers is om zich tijdig bij de instapgate te melden** en voldoende tijd in te calculeren voor eventuele onvoorziene omstandigheden. De rechtbank merkte op dat de passagiers zich relatief laat, namelijk één uur voor vertrek, bij de securitycheck meldden. Bovendien stelde de rechtbank vast dat de passagiers online hadden ingecheckt en beschikten over digitale boardingpassen, waarvan niet is gebleken dat de barcodes onleesbaar waren.

De rechtbank kwam tot de conclusie dat de passagiers **door eigen toedoen zich niet tijdig bij de vertrekgate van de vlucht hebben gemeld**. Er was dan ook **geen sprake van instapweigering** in de zin van artikel 4 van de Verordening. De vordering van de passagiers werd dan ook afgewezen.

Deze uitspraak benadrukt het belang van de eigen verantwoordelijkheid van passagiers om tijdig op de luchthaven aanwezig te zijn en zich tijdig bij de gate te melden, zelfs in geval van onvoorziene omstandigheden met de boardingpassen.

In tegenstelling tot de uitspraak van het Hof van Justitie waarover eerder werd bericht, waar de focus lag op de rechten van passagiers bij vertraging en het bewijs van een bevestigde boeking, richt deze zaak zich op de plichten van de passagier met betrekking tot het tijdig verschijnen voor de vlucht.

Link naar de uitspraak:  
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBNHO:2025:1830>

---

## Kort Geding over Lidmaatschap Zweefvliegclub De Peel

## Kort Geding over Lidmaatschap Zweefvliegclub De Peel

*mr. dr. Ronald Schnitker*

De Rechtbank Limburg te Roermond heeft op 12 maart 2025 uitspraak gedaan in een kort geding tussen **3 eisers (...)** en de **Koninklijke Luchtmacht Zweefvliegclub De Peel**. De eisers hadden de rechtbank verzocht te verklaren voor recht dat zij recht hebben op toelating tot het lidmaatschap van de zweefvliegclub voor het jaar 2023.

De vereniging had hen bij brief van 5 augustus 2023 medegedeeld dat hun lidmaatschap voor 2023 niet zou worden verlengd. Volgens de statuten van de vereniging kan het lidmaatschap eindigen door opzegging door het lid, opzegging door de vereniging, overlijden, of ontzetting. De vereniging



beriep zich op opzegging van het lidmaatschap.

De rechtbank overwoog dat de vereniging in beginsel vrij is in de toelating van nieuwe leden en het voortzetten van lidmaatschappen. Echter, deze vrijheid is niet onbeperkt en kan worden getoetst aan de redelijkheid en billijkheid. De eisers stelden dat de opzegging onrechtmatig was, mede in verband met een buitengewone ledenvergadering waar gesproken is over het functioneren van het bestuur en de rol van de voorzitter.

De rechtbank oordeelde dat niet summierlijk is gebleken dat de besluiten van de vereniging dermate onredelijk of onbillijk zijn dat het lidmaatschap van de eisers desondanks zou moeten worden verlengd. De rechtbank achtte het van belang dat er binnen de vereniging kennelijk sprake was van verschillende standpunten en spanningen. De rechter merkte op dat het de verantwoordelijkheid van de leden en het bestuur is om dergelijke geschillen binnen de vereniging op te lossen.

Uiteindelijk wees de rechtbank de vorderingen van de eisers af en veroordeelde hen in de proceskosten. De reconventionele vordering van de vereniging, die betrekking had op een verklaring voor recht dat de vereniging rechtmatig het lidmaatschap had opgezegd, werd eveneens toegewezen. Dit betekent dat de zweefvliegclub het lidmaatschap van de drie eisers rechtsgeldig had beëindigd.

Bron: zaaknummer: C/03/332947 / HA ZA 24-328,

---

**Europees Hof van Justitie:**

# **boardingpass geldt als bewijs van een bevestigde reservering**

## **Europees Hof van Justitie: boardingpass geldt als bewijs van een bevestigde reservering**

Op 6 maart 2025 heeft het Europees Hof van Justitie een uitspraak gedaan in zaak C-20/24, M1.R. en M2.R. tegen AAA, een te Warschau, Polen gevestigde vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, is een luchtvaartmaatschappij die chartervluchten uitvoert (hierna: „luchtvaartmaatschappij”) met betrekking tot de interpretatie van Verordening (EG) nr. 261/2004. De zaak betrof een claim voor compensatie van twee passagiers, M1.R. en M2.R., die een lange vertraging opliepen op een vlucht van Tenerife naar Warschau op 20 mei 2021, uitgevoerd door luchtvaartmaatschappij AAA.

### **Inhoudsindicatie**

**Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 2, onder g) – Artikel 3, leden 2 en 3 – Recht op compensatie in geval van langdurige vertraging van een vlucht – Werkingssfeer – Passagiers met een instapkaart – Bewijs van een door de luchtvaartmaatschappij bevestigde boeking – Passagiers die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is – Vlucht die deel uitmaakt van een**

door een derde betaalde pakketreis – Bewijslast van de betaling.

ECLI:EU:C:2025:139

## Korte inhoud

De passagiers hadden een pakketreis geboekt via BBB, waarbij CCC namens hen de boeking had verricht. AAA weigerde de compensatie omdat de passagiers volgens hen niet hadden aangetoond een bevestigde, betaalde reservering te hebben. De verwijzende rechter stelde hierover prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie.

Een van de belangrijkste punten in de uitspraak is dat **een boardingpass kan dienen als “ander bewijs” dat de reservering is geaccepteerd en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of touroperator**. Volgens het Hof wordt een boardingpass immers aan een passagier verstrekt voor een specifieke vlucht en geeft het recht op vervoer nadat de passagier heeft ingecheckt met vermelding van het ticket- of reserveringsnummer. Een passagier met een boardingpass wordt daarom geacht een **“bevestigde reservering”** te hebben.

Daarnaast boog het Hof zich over de vraag of M1.R. en M2.R. konden worden beschouwd als passagiers die “gratis of tegen een gereduceerd tarief reisden dat niet direct of indirect beschikbaar is voor het publiek” in de zin van artikel 3, lid 3, van de Verordening. Het Hof oordeelde dat **deze uitzondering alleen geldt in situaties waarin de luchtvaartmaatschappij zelf passagiers toestaat gratis of tegen een dergelijk gereduceerd tarief te reizen**. Aangezien de touroperator in deze zaak een vergoeding had ontvangen voor de pakketreis en de luchtvaartmaatschappij de prijs van de vlucht onder marktconforme voorwaarden had betaald gekregen, **reisden de passagiers niet gratis of tegen een ontoegankelijk gereduceerd tarief**.

Deze uitspraak verduidelijkt de rechten van

vliegtuigpassagiers, ook die reizen in het kader van een pakketreis, en benadrukt het belang van de boardingpass als bewijs van een bevestigde reservering. De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk voor compensatie bij lange vertragingen, tenzij de passagiers daadwerkelijk gratis of tegen een niet-openbaar gereduceerd tarief reizen op initiatief van de luchtvaartmaatschappij zelf.

Link naar het arrest:  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:62024CJ0020>

---

**Wat zegt de toepasselijke internationale wetgeving over het voorkomen van vogelaanvaringen?**

**Wat zegt de toepasselijke internationale wetgeving over het voorkomen van vogelaanvaringen?  
Zijn vogels op een wijngaard**

# naast een vliegveld altijd gevaarlijk voor de burgerluchtvaart?

Door Patrick Honnebier[\*]

## Een geschil voorgelegd aan het Hof van Beroep te Curaçao en vervolgens aan de Hoge Raad der Nederlanden.

### I. Inleiding

In de territoriale eenheid Curaçao deed zich een geschil voor over de vraag of de ICAO-regels en lokale regelgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid vereisten dat een vermeende mogelijkheid van vogelaanvaringen in vliegtuig casco's en vliegtuigmotoren door de juiste lokale autoriteiten moest worden onderzocht. De kwestie deed zich voor, omdat lokaal was gesuggereerd dat de aanwezigheid van vogels of andere dieren op of in de nabijheid van een vliegveld ALTIJD verboden was. De reden zou zijn dat deze situatie gevaarlijk was voor de burgerluchtvaart *per se*...

Een lokale wijnplantage (Wijngaard) ging in 2021 in beroep bij het 'Gemeenschappelijk Hof van Justitie' op Curaçao (het Hof). Curaçao is grondwettelijk gezien een zelfstandige territoriale eenheid van het Koninkrijk. De zaak betrof de uitkomst van de eerdere uitspraak, die was gedaan door het lokale Gerecht van Eerste Aanleg (GEA). In de eerste uitspraak waren twee 'Curaçaose overheidsbedrijven' (samen Curaçao) in het gelijk gesteld. Deze entiteiten zijn (in)direct verantwoordelijk voor het toezicht op en de exploitatie van Curaçao Airport (Hato). Het GEA had alle verweer en vorderingen van de Winery

afgewezen. De rechter oordeelde onder meer dat de internationale en lokale wetgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid Curaçao gelijk zou geven. Daarom ging Winery in beroep bij het Hof.

## **II. De betwiste internationale en lokale wettelijke regimes**

Eerder hadden Winery en Curaçao in 2014 al snel overeenstemming bereikt over het 'winery project'. Dit project omvatte een 'reguliere' huurovereenkomst voor het 'landgoed Hato' en een erfpachtovereenkomst voor twee hectare grond. Al het 'onroerend goed' is gelegen in de nabijheid van de luchthaven.

Volgens Wijngaard was er abrupt een 'opschortende voorwaarde' in het ontwerp van de erfpachtovereenkomst opgenomen. Curaçao had aangevoerd dat deze voorwaarde absoluut vereist was en gebaseerd zou zijn op de toepasselijke internationale ICAO-gerelateerde en lokale veiligheidsvoorschriften voor de luchtvaart. In essentie zijn de laatstgenoemde regels een kopie van de eerstgenoemde. Curaçao voerde aan dat alleen al de aanwezigheid van vogels op de wijngaard bij Hato gevaarlijk was voor de burgerluchtvaart, omdat deze situatie tot vogelaanvaringen zou kunnen leiden.

In principe vereiste de nieuwe voorwaarde toestemming van de Curaçao Civil Aviation Authority (CCAA). De Wijngaard was plotseling verplicht om Curaçao te voorzien van een specifieke 'Clearance' van de CCAA met betrekking tot het gebruik van voornoemd onroerend goed. Volgens Curaçao was de fundamentele basis voor de beweerdelijk vereiste toestemming van de CCAA het toepasselijke 'Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart' (Chicago, 1944). In het Verdrag van Chicago zijn onder meer de kernbeginselen vastgelegd die internationaal luchtvervoer mogelijk maken, met inbegrip van de eisen inzake veiligheidstoezicht. Meer specifiek hebben de

ICAO-regels in detail betrekking op 'bird strike'-mogelijkheden en veiligheidsregels voor de exploitatie van land in de buurt van een luchthaven. Er wordt echter *niet speciaal* verwezen naar wijngaarden. Opgemerkt wordt, dat wereldwijd verschillende wijngaarden in de buurt van luchthavens liggen!

Curaçao beweerde dat in dit geval de activiteiten van de Wijngaard op de genoemde percelen vogels zouden kunnen aantrekken. Daardoor zou mogelijk een vogelaanvaring kunnen plaatsvinden. Winery betwistte dat de toestemming van de CCAA wettelijk vereist was.

In hoger beroep voerden Wijngaard en Curaçao in toenemende mate aan, dat de toepasselijke internationale en lokale burgerluchtvaartregelgeving van het grootste belang is. Zij vormen het beslissende juridische kader. Meer specifiek bepaalden de internationale en lokale burgerluchtvaart veiligheidsgerelateerde wetten of, ja of nee, het CCAA instemmingsvereiste verplicht was. De twee partijen hebben de toepasselijke ICAO-regels en lokale wetten echter verschillend geïnterpreteerd. Er wordt nogmaals op gewezen dat de laatstgenoemde regelgeving volledig op de eerstgenoemde is gebaseerd.

Desondanks heeft de CCAA, zonder de toepasselijke bepalingen van de ICAO-regels grondig te onderzoeken, eenvoudigweg geweigerd Winery toestemming te geven. Het gevolg was dat Wijngaard door Curaçao werd gedwongen het wijnproject voortijdig te beëindigen. Dit succesvolle project had al geresulteerd in het oogsten van druiven en de daaropvolgende productie van flessen heerlijke wijn. De rechtmatigheid van de botte CCAA-weigering werd door Wijngaard betwist.

### **III. De uitspraak van het Hof van**

## **Beroep op Curaçao**

Wijngaard had het Hof van Beroep voorzien van een uitgebreide juridische analyse van de ICAO-regels en lokale regelgeving met betrekking tot het voorkomen van het gevaar van vogelaanvaringen. Op speciaal verzoek van Wijngaard had ik de eer dit rapport te schrijven. Het Hof verwees expliciet naar mijn rapport in zijn uitspraak van 17 januari 2023. Zij citeerde dat de aanwezigheid van vogels op en in de nabijheid van de luchthaven in principe een ernstige bedreiging vormt voor de operationele veiligheid van vliegtuigen. Dit betekent echter niet dat de aanwezigheid van kleine vogels in de buurt van de luchthaven Hato ALTIJD een ernstig gevaar is voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Bovendien werd volgens het Hof in het rapport geconcludeerd, dat (op basis van de ICAO- en lokale regelgeving) een vergunning, toestemming of machtiging van de CCAA voor de oprichting en exploitatie van de Wijngaard NIET rechtmatig was vereist.

## **IV. Het beroep bij de Hoge Raad der Nederlanden**

Curaçao ging in beroep bij de Hoge Raad der Nederlanden. De Hoge Raad is gevestigd in Den Haag, in Europees Nederland.

De advocaat-generaal, die rechtstreeks verbonden is aan de Hoge Raad, heeft dit hof op 21 juni 2024 formeel als volgt 'geadviseerd'. Het Hof van Beroep in Curaçao had geoordeeld dat Wijngaard alle benodigde vergunningen had aangevraagd en gekregen. Bovendien is een goedkeuring van de CCAA geen wettelijke vergunningsvereiste. De lokale wetgeving bevat wel een aantal voorwaarden, maar dit specifieke vereiste ontbreekt! Dit betekent dat in de Curaçaose wetgeving de toestemming van de CCAA geen formele noodzaak betreft.

Daarnaast herhaalde de advocaat-generaal dat Curaçao adequaat onderzoek had moeten doen naar het risico op vogelaanvaringen of andere gevaren voor de burgerluchtvaart. Bovendien had dit



onderzoek moeten plaatsvinden voordat de CCAA-machtiging ineens in het ontwerp van de erfpachtovereenkomst werd opgenomen.

Uiteindelijk heeft de Hoge Raad der Nederlanden op 6 december 2024 het beroep van Curaçao afgewezen. *Geconcludeerd* wordt dat Wijngaard, na een jarenlange felle juridische strijd, terecht als winnaar heeft gezegevierd.

Amsterdam, 11 maart 2025

---

[\[\\*\]](#) Hoogleraar internationale wetgeving op het gebied van luchtvaartfinanciering en -leasing en Of Counsel bij Rep De Cuba.