

Gerechtshof Den Haag

Zaaknummer/rolnummer: 200.344.310/01

Roldatum: 12 december 2024

**Pleitaantekeningen in het incident tot
tussenkomst althans voeging**

inzake

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM)

KLM Cityhopper B.V. (KLC)

Transavia Airlines C.V. (Transavia)

Martinair Holland N.V. (Martinair)

Delta Air Lines, inc.

TUI Airlines Nederland B.V. (TUI)

Corendon Dutch Airlines B.V. (Corendon)

Air Transport Association of America inc. (A4A)

En

International Air Transport Association (IATA)

En

Royal Schiphol Group (RSG)

in het geschil tussen:

**De Staat der Nederlanden (ministerie van
infrastructuur en waterstaat)**

advocaten: mrs. T.W. Franssen en J.S. Procee

en

**Stichting Recht op Bescherming tegen
Vliegtuighinder (RBV)**

advocaat: mr. Ch. Samkalden

1 INLEIDING

1. Maar liefst tien partijen - zeven luchtvaartmaatschappijen, de Air Transport Association of America, de International Air Transport Association en Schiphol - willen tussenkomen althans voegen in de appelprocedure tussen de Staat en RBV. In deze procedure vordert de Staat vernietiging van het vonnis van de rechtbank Den Haag van 20 maart 2024, waarin de rechtbank voor recht heeft verklaard dat de Staat onrechtmatig handelt, want in strijd met artikel 8 en 13 EVRM, en de Staat heeft bevolen geldende wet- en regelgeving te handhaven en de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen.
2. Ik hoef er geen geheim van te maken dat RBV niet op deze interventie zit te wachten. De procedure is ook met twee partijen al complex genoeg; het regulerend kader een oerwoud, het onderscheid tussen feit en papieren werkelijkheid haast niet te doorgronden. Het valt niet mee om in een zo gecompliceerd dossier zicht te houden op waar het om gaat. En dat is de vraag of de Staat zijn verplichtingen jegens de omwonenden van Schiphol nakomt, en met hun belangen voldoende rekening houdt. Die vraag kan beantwoord worden zonder de inmenging van andere partijen die iets met Schiphol te maken hebben.
3. RBV heeft ook gevraagd dat aan de conclusie van onrechtmatig handelen door de Staat een consequentie wordt verbonden. Dat kan volgens RBV moeilijk anders dan door in te grijpen in het vliegverkeer. Of het nu om het totaal aantal vliegtuigbewegingen, rusttijden of nachtvluchten gaat. Het spreekt voor zich dat dat zijn weerslag kan hebben op Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. RBV verzet zich er daarom niet tegen dat zij zich in deze procedure willen mengen. Dat is lastig, maar op zich hun goed recht.
4. Leidend is wel het rechtsgeschil tussen RBV en de Staat over de schending van de fundamentele rechten van omwonenden. Bij dat onderwerp zeggen de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol een belang te hebben om ook hun stem te laten horen. Dat brengt een aantal belangrijke uitgangspunten met zich mee voor de positie van de tussenkomende of voegende partijen.
5. Ten eerste is van belang in welke fase de procedure zich bevindt: het hoger beroep. De luchtvaartmaatschappijen en Schiphol waren geen partij in het geding in eerste aanleg. Voor hen staat dan ook geen rechtsmiddel open tegen het vonnis van de rechtbank. De omvang van de rechtsstrijd tussen de Staat en RBV wordt bepaald door de grenzen van het principaal en het incidenteel beroep. Dat is de zaak waarin Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen eventueel kunnen voegen of tussenkomen als zij daarbij belang hebben.
6. Ten tweede is er een helder en essentieel onderscheid tussen de figuren van voeging en tussenkomst. Wie voegt krijgt de gelegenheid eigen argumenten aan te dragen ter ondersteuning van één van de partijen. Wie tussenkomt, stelt een eigen vordering in tegen één van die partijen. Een andere vorm of een andere reden om interventie in een lopende procedure tussen twee partijen toe te staan, is er niet.
7. Zowel de luchtvaartmaatschappijen als Schiphol hebben duidelijk gemaakt dat zij vinden dat het vonnis van de rechtbank Den Haag moet worden vernietigd, en dat de vorderingen van RBV moeten worden afgewezen. Dat is dus precies wat de Staat met zijn hoger beroep hoopt te bereiken. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen kunnen hun standpunten dus ook als gevoegde partijen naar voren brengen, in elk geval voor zover die niet strijdig zijn met de standpunten van de Staat.

8. Van tussenkomst is helemaal geen sprake. Uit niets is gebleken dat of welke eigen vorderingen de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol zouden willen of kunnen instellen tegen de Staat of RBV. De tussenkomst is niet bedoeld als instrument om alle opties open te houden, of overal wat van te kunnen vinden. Het moet gaan om een concreet, eigen vorderingsrecht jegens een partij.
9. Zodra RBV – nota bene uitsluitend via het roljournaal – had kennisgenomen van het feit dat de luchtvaartmaatschappijen wensten te interveniëren, heeft zij laten weten geen bezwaar te hebben tegen het delen van de stukken uit het procesdossier. En zo geschiedde. Inmiddels hebben Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen dus al geruime tijd van het volledige procesdossier kunnen kennisnemen. Zij zijn ruimschoots in de gelegenheid geweest, om te concretiseren welke vorderingen zij wensen in te stellen.
10. De enige suggestie van een concrete vordering is door de luchtvaartmaatschappijen en IATA geopperd als een gebod voor de Staat om bij krimp eerst de *balanced approach*-procedure te doorlopen. Een soort herhaling dus van het eerder door hen tegen de Staat ingestelde kort geding. Maar ook die beweerdelijke ‘vordering’ rechtvaardigt geen tussenkomst. Het toepassen van de *balanced approach*-procedure vertegenwoordigt voor de luchtvaartmaatschappijen wellicht een belang, maar niet een zelfstandig vorderingsrecht. Er bestaat niet zoiets als een recht op een *balanced approach* (laat staan een vorderingsrecht in de klassieke zin dat overdraagbaar is¹). De vraag of de *balanced approach*-procedure van toepassing is, doet zich uitsluitend voor in de context van de wel voorliggende vorderingen van de Staat of RBV. Voor zover de toepasselijkheid van die procedure zou nopen tot vernietiging van het vonnis en afwijzing van de vorderingen van RBV, zoals de luchtvaartmaatschappijen betogen, kunnen zij het hof daar als gevoegde partij op wijzen.
11. Het feit dat alle luchtvaartmaatschappijen – waar ik dan A4A en IATA ook maar even onder schaar - tussenkomst vorderen, betekent bovendien dat zij *ieder voor zich* een vordering moeten kunnen concretiseren en onderbouwen. We zien daarvan nog niet eens een begin. Ook blijft onbeantwoord hoe Delta, A4A en IATA als Amerikaanse en Canadese rechtspersonen (en voor kennelijk hun gehele achterban) een vorderingsrecht menen te kunnen ontleen aan de Europese Geluidverordening.
12. In elk geval is duidelijk, dat er geen tussenkomst kan zijn in het schorsingsincident. De luchtvaartmaatschappijen en Schiphol vorderen schorsing van de uitvoerbaarheid, maar ook dat vorderingsrecht komt ze als niet-partij in eerste aanleg niet toe. Uit hun memories kan niet anders worden afgeleid dan dat de luchtvaartmaatschappijen de positie van de Staat ondersteunen.
13. Ik hecht eraan om duidelijk te maken waarom RBV zo’n punt maakt van het verschil tussen voeging en tussenkomst. Uit de memories van de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol volgt vooral, dat deze partijen hun eigen gezichtspunten en interpretatie van feiten en recht naar voren willen brengen, zonder daarbij aan de grenzen van de rechtsstrijd tussen de Staat en RBV gebonden te zijn. Het is duidelijk dat de figuur van voeging zich daarvoor niet leent, en daarom vorderen ze tussenkomst. Maar tussenkomst is natuurlijk geen rechtsmiddel - dat hen als niet-partij sowieso niet toekomt.
14. Zou het hof de tussenkomst in het appel wel toestaan zonder dat sprake is van een concreet

¹ Art. 3:83 BW.

eigen vorderingsrecht, dan wordt de civiele procedure oeverloos. Het dwingt RBV – en wellicht de Staat – om zich te verweren tegen stellingen die niet ten grondslag liggen aan een door partijen voorgelegde vordering. Dat maakt de procedure diffuus, inefficiënt, en gaat de perken van het geschil en de rechtspraak te buiten.

15. Dat is ook het gevolg als de partijen nu alsnog de gelegenheid zou worden geboden om hun nadere vorderingen te onderbouwen. Na de rits aan incidenten en processtukken die we net hebben gehad, worden dan dus 10 partijen in de gelegenheid gesteld eigen vorderingen in te stellen waarvan de aard en grondslag vooralsnog volstrekt onduidelijk is. Dat leidt tot een verbreding van de rechtsstrijd die zich niet laat overzien, met in elk geval vertraging en een enorme verhoging van werklast en kosten tot gevolg. Daarmee komt de goede procesorde wel degelijk in het geding. Ook rekening houdend met de aard van de zaak en de ongelijke verhouding tussen partijen, had van de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol mogen worden verwacht dat zij in een zo vroeg mogelijk stadium zo concreet mogelijk naar voren brachten wat zij precies met hun tussenkomst beogen te bewerkstelligen.
16. Voor zover er in de toekomst wellicht wél sprake zou zijn van een concrete vordering, staat voor de luchtvaartmaatschappijen of Schiphol altijd nog de mogelijkheid open om die vordering in een aparte procedure in te stellen. Afwijzing van de vordering tot tussenkomst leidt er dus niet toe dat de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol de mogelijkheid wordt ontnomen om voor enig vorderingsrecht op te komen.
17. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen dienen in hun vordering tot tussenkomst dan ook niet-ontvankelijk te worden verklaard. Voor A4A en IATA betekent dat tevens dat zij niet ontvankelijk zijn op grond van artikel 1018c lid 5 onder c Rv.
18. Voor nu hoopt RBV zich snel weer op de hoofdzaak te kunnen richten. RBV denkt dat de zaak in al haar complexiteit gebaat is bij een actieve regie van het hof, zeker als daarbij straks wellicht 12 partijen zijn betrokken. Procesafspraken kunnen hopelijk helpen om het partijdebat in goede banen te leiden. Want het zou het voor de achterban van RBV - zeker in het licht van de gevorderde schorsing van de uitvoerbaarheid - niet te verkroppen zijn als het nog jaren duurt voordat de rechtspositie van omwonenden in ere wordt hersteld.
