

Rechtbank Noord-Holland: locatie Haarlem (Jansstraat)

Zaaknummers: C/15/337250 KG ZA 23-95 en C/15/337248 KG ZA 23-94

Zitting: 21 maart 2023

Conclusie van repliek in het incident tot voeging dan wel tussenkomst ex artikel 217 Rv RBV

van

de stichting **Stichting Recht op bescherming tegen
vliegtuighinder**,

die in deze zaak woonplaats kiest op het kantooradres
van mr. Channa Samkalden en mr. Elles ten Vergert
aan de Linnaeusstraat 2-A te Amsterdam (1092 CK),
die in deze zaak tot advocaten worden gesteld en als
zodanig zullen optreden,

in de zaken

Eiseressen	Gedaagden
Zaaknr. C/15/337250 KG ZA 23-95 Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. c.s. <i>tegen</i> advocaten: mrs. R.G.J. De Haan en H. Van Der Baan Alsmede Zaaknr. C/15/337248 KG ZA 23-94 International Air Transport Association (Netherlands) B.V. c.s. <i>tegen</i> advocaten mrs. P. Olden en A. Boitelle <u>(verweersters in het incident tot voeging dan wel tussenkomst)</u>	1. de Staat der Nederlanden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), advocaat : mr. J. Procee 2. de Royal Schiphol Group N.V., advocaat: mr. A. Kleinhout 1. de Staat der Nederlanden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), advocaat : mr. J. Procee 2. de Royal Schiphol Group N.V., advocaat: mr. A. Kleinhout <u>(verweersters in het incident tot voeging dan wel tussenkomst)</u>

1 INLEIDING

1. In de kort geding procedures van IATA en A4A c.s. en KLM c.s. tegen de Staat en Schiphol (**“de Hoofdzaken”**) hebben IATA en A4A c.s. en KLM c.s. (primair) geconcludeerd tot afwijzing van de vordering tot voeging dan wel tussenkomst van RBV. De Staat en Schiphol hebben zich gerefereerd aan het oordeel van de voorzieningenrechter.
2. Kort gezegd betogen zowel KLM c.s. als IATA c.s. dat RBV geen belang heeft bij voeging dan wel tussenkomst in de Hoofdzaken. Daarnaast menen zij dat het toestaan dan wel tussenkomen strijd zou opleveren met de goede procesorde, althans de Hoofdzaken onnodig zou compliceren. Om laatstgenoemde reden verzoeken KLM c.s. de voorzieningenrechter subsidiair om, indien RBV tot het geding wordt toegelaten, te verzekeren dat haar bijdrage aan het partijdebat beperkt wordt “tot de kwesties die voorliggen in de Hoofdzaak en de procedure niet onnodig wordt beperkt”.
3. In het licht van de incidentele conclusie tot voeging dan wel tussenkomst behoeft naar overtuiging van RBV geen nadere toelichting meer dat zij moeilijk op stellingen aangaande de Hoofdzaken kan reageren als zij de onderliggende vorderingen en processtukken niet kent. De antwoordconclusies van de eisende partijen in de Hoofdzaken bieden weliswaar iets meer, maar nog altijd een uiterst summier beeld van de kwesties en vorderingen die in de Hoofdzaken aan de orde zijn gesteld. Bovendien ligt voor de hand dat de wijze waarop deze – verondersteld puur juridische – kwesties door IATA c.s. en KLM c.s. zijn geïnterpreteerd en gepresenteerd, een directe weergave is van hun partijpositie in de Hoofdzaken. In hoeverre die interpretatie juist is, kan pas op basis van het daar te voeren partijdebat blijken. Het is goed denkbaar – hoewel RBV daar op basis van haar huidige (ontbrekende) kennis van het partijdebat nog onvoldoende zicht op heeft – dat RBV op de voorliggende juridische vragen een andere visie zal presenteren. Overigens kan RBV in dit stadium evenmin vaststellen dat haar juridische visie zou overeenkomen met die van de Staat en/of Schiphol.
4. Wel staat vast dat de omwonenden van Schiphol feitelijk en juridisch de gevolgen van een uitspraak in de Hoofdzaken ondervinden, voor zover die uitspraak invloed heeft op de capaciteit van het vliegverkeer rond Schiphol en de rechtspositie van de omwonenden in het kader van het al dan niet anticiperend handhaven. Daaruit volgt haar belang bij voeging dan wel tussenkomst. De antwoordconclusies van de Staat en Schiphol bevestigen dit belang ook met zoveel woorden. De bezwaren van IATA c.s. en KLM c.s. richten zich voornamelijk op de veronderstelling dat RBV haar eigen vorderingen in de bodemprocedure zou willen overhevelen naar de Hoofdzaken. Dat is niet het geval. In de hoedanigheid van gevoegde dan wel tussenkomende partij zal RBV zich uitlaten over de in de Hoofdzaken aan de orde zijnde kwesties vanuit het perspectief van de omwonenden. Dat perspectief behoort deel uit te maken van de afweging die aan de voorzieningenrechter is voorgelegd. Daarbij heeft RBV dan ook belang, en dit is evenmin onnodig complicerend.
5. De eisende partijen in de Hoofdzaken hadden zelf een bijdrage aan de goede procesorde kunnen leveren door RBV desgevraagd op de hoogte te brengen van de inhoud van het geding, in het bijzonder door de processtukken te delen. Hun herhaalde weigering om dat te doen liet RBV geen andere keus dan het indienen van haar incidentele vordering tot voeging dan wel tussenkomst, om aldus de belangen van de omwonenden van Schiphol ook in deze procedure te kunnen behartigen. Zouden de procespartijen RBV zelf hebben geïnformeerd, dan had zij op basis van een eigen beoordeling van haar belang daarbij, mogelijk van het indienen van de incidentele conclusie tot voeging dan wel tussenkomst afgezien. In dit kader mist het verwijt van KLM c.s. en IATA c.s. dat het RBV is die met haar vordering de goede procesorde in gevaar brengt, elke grondslag.
6. Dit betekent dat RBV haar vordering tot voeging dan wel tussenkomst handhaaft, en concludeert tot afwijzing van het subsidiaire verzoek van KLM c.s. RBV verzoekt de

voorzieningenrechter om haar tot de procedure toe te laten en erop toe te zien dat gelijktijdig aan haar het procesdossier wordt verstrekt. Mocht RBV daarin aanleiding zien tot het instellen van een eigen vordering, dan zal zij die zo snel mogelijk, maar uiterlijk 24 uur voorafgaand aan de mondelinge behandeling, schriftelijk aan de voorzieningenrechter en partijen meedelen.

2 RBV HEEFT VOLDOENDE BELANG

7. KLM c.s. noch IATA c.s. ontkennen dat een uitspraak in de hoofdzaken in hun voordeel feitelijke gevolgen zou hebben voor de omwonenden van Schiphol. Dat ligt ook voor de hand.
8. Uit de conclusies van antwoord volgt dat de hoofdzaken voornamelijk zien op het voorkomen van het stoppen met anticiperend handhaven en de voorgenomen Experimenteerregeling. Een uitspraak over de toelaatbaarheid daarvan heeft directe gevolgen voor de omwonenden van Schiphol, zowel feitelijk als juridisch. Feitelijk heeft dit geding directe invloed op de hoeveelheid vliegbewegingen die er boven hun leefomgeving plaats mogen vinden het komende jaar en juridisch bepaalt een uitspraak over het al dan niet anticiperend handhaven de rechtspositie van bewoners.¹
9. Daarmee staat het vereiste belang ex art. 217 Rv in de hoofdzaken reeds vast. Zowel KLM c.s. als IATA c.s. proberen evenwel met verwijzingen naar de bodemprocedure van RBV tegen de Staat te onderbouwen dat RBV bij de hoofdzaken geen belang heeft. Ten overvloede zij opgemerkt dat het feit dat RBV wél inzage heeft gegeven in haar dagvaarding tegen de Staat, vanzelfsprekend niet betekent dat haar vordering in die procedure met een eventuele vordering in de onderhavige procedure moet worden vereenzelvigd.
10. IATA c.s. verwijst naar de vorderingen van RBV in de bodemprocedure tegen de Staat op grond van art. 8 EVRM en stelt dat de samenhang tussen de vorderingen ontbreekt. Zij verwijst ter onderbouwing naar de zaak tussen FNV en Uber, waarbij een vordering tot tussenkomst dan wel voeging zijdens Pensioenfonds werd afgewezen omdat er i) geen sprake was van nadelige gevolgen van de uitkomst van de procedure tussen Uber en FNV, ii) de feitelijke vragen en rechtsvragen die in die hoofdzaak en de vordering die Pensioenfonds Vervoer wilde instellen te veel van elkaar verschilden, iii) Uber een feitelijke instantie zou mislopen, en iv) de procedure niet onaanzienlijk zou worden vertraagd.
11. IATA c.s. miskennen daarmee de (grote) verschillen tussen die zaak en het incident tot voeging dan wel tussenkomst van RBV op alle door het hof relevant geachte omstandigheden, te weten dat i) RBV, althans de omwonenden voor wier belangen zij opkomt, wel degelijk nadelige gevolgen kunnen ondervinden van de uitkomst van de procedure tussen IATA c.s. en de Staat en Schiphol; ii) een mogelijke vordering van tussenkomst van RBV niet dezelfde is als haar vordering in de bodemprocedure tegen de Staat, maar zij een expliciete vordering nog niet kan specificeren nu zij als gevolg van de weigerachtigheid van IATA c.s. geen wetenschap heeft van de aard en omvang van het geding in de hoofdzaken; iii) in casu geen sprake is van het mislopen van een feitelijke instantie en iv) de procedures in de hoofdzaken in beginsel niet zouden worden vertraagd.² Een beroep op de procedure tussen Uber en FNV kan IATA c.s. dan ook niet baten.
12. KLM c.s. stellen dat de hoofdzaken, anders dan RBV stelde in haar conclusie, niet haaks staan op de vorderingen van RBV in de bodemprocedure.³ De vraag of de vorderingen in de hoofdzaken haaks staan op de vorderingen van RBV is voor de toelaatbaarheid van haar

¹ Zie daarvoor ook Dagvaarding RBV/Staat, hoofdstuk 7.2.1.

² Voor zover dat – vanwege de mogelijke omvang van het procesdossier (waarbij zij verwezen naar wat hierover is opgemerkt bij incidentele conclusie) – anders is, hadden partijen zulks zelf kunnen voorkomen door de processtukken eerder te verstrekken.

³ Conclusie van antwoord KLM c.s., randnr. 4.2.

verzoek om voeging dan wel tussenkomst echter niet relevant. Voldoende is of de RBV belang heeft bij de hoofdzaken, waarvoor gekeken wordt naar de vraag of een uitspraak feitelijke of juridische gevolgen zou hebben. Het feit dat er een bodemprocedure loopt over de krimp van het aantal vliegbewegingen illustreert slechts het feit dat RBV belang heeft bij de hoofdzaken. Dat in de dagvaarding in de hoofdzaken wordt benadrukt dat de vorderingen in de hoofdzaken niet principieel in de weg staan aan mogelijke toekomstige krimpscenario's,⁴ doet niet af aan het feit dat de vorderingen wel degelijk in de weg lijken te staan aan het thans door de Staat voorgenomen krimpscenario. Dat heeft reeds feitelijke en juridische gevolgen voor de omwonenden, reden waarom RBV belang heeft bij voeging dan wel tussenkomst. De vorderingen van RBV in de bodemprocedure staan daar los van.

13. KLM c.s. werpen RBV voorts tegen dat zij niet vermeldt aan wiens zijde zij zich wenst te voegen of welke vorderingen zij als tussenkomende partij wenst in te stellen.⁵ Dat RBV nog niet kan specificeren aan welke zijde zij zich wenst te voegen dan wel met welke vordering zij wenst tussen te komen, is echter direct te wijten aan de weigerachtigheid van partijen om de processtukken te delen. RBV kan immers niet goed beoordelen aan welke zijde zij zich wil voegen dan wel welke vordering zij wenst in te stellen indien zij niet op de hoogte is van de aard en omvang van de hoofdzaken. Uit de uitspraak van de Hoge Raad uit 2014 waarnaar KLM c.s. verwijzen,⁶ blijkt voorts dat in die procedure de tussenkomende partijen wél kennis hadden van de concrete vorderingen en stellingen in de hoofdzaak en daarom ook hun eventuele eigen vorderingen in tussenkomst wél hadden kunnen concretiseren.⁷ Dat is in dit geval anders.

3 DE VORDERING IS NIET IN STRIJD MET DE GOEDE PROCESORDE

14. In het verlengde van het voorgaande wordt door KLM c.s. en IATA c.s. bepleit dat de gevorderde voeging dan wel tussenkomst van RBV in strijd zou zijn met de goede procesorde, omdat de vordering tot voeging dan wel tussenkomst onnodig complicerend zou zijn. In werkelijkheid lijken KLM c.s. en IATA c.s. hier de goede procesorde te verwarren met het vraagstuk van voldoende belang. Indien er belang bestaat bij een voeging dan wel tussenkomst, kan het feit dat het betreffende belang wellicht aan de complexiteit van een procedure bijdraagt, niet op zichzelf strijd met de goede procesorde opleveren.
15. Ter onderbouwing van haar positie dat het toelaten van RBV onnodig complicerend zou zijn, wordt door KLM c.s. en IATA c.s. wederom verwezen naar de bodemprocedure tussen RBV en de Staat. IATA c.s. en KLM c.s. miskennen daarbij wederom dat de vorderingen van RBV in haar bodemprocedure losstaan van haar positie in de Hoofdzaken. Dat het in de Hoofdzaken om "concrete juridische vragen" zou gaan, zoals KLM c.s. stellen,⁸ doet niet af aan het belang dat RBV heeft, nu de uitkomst van die concrete juridische vragen directe feitelijke en juridische gevolgen heeft voor de omwonenden waar RBV voor opkomt.
16. Voor zover de voeging dan wel tussenkomst van RBV complicerend zou zijn, is die complexiteit in ieder geval niet onnodig. Zoals RBV in haar conclusie heeft betoogd, en door de Staat en Schiphol is bevestigd, behoort haar perspectief nu eenmaal deel uit te maken van de afweging die aan de voorzieningenrechter is voorgelegd. Dat het debat in rechte voor KLM c.s. en IATA c.s. wellicht eenvoudiger zou zijn als op dit perspectief geen acht zou worden geslagen, is geen reden om RBV een procespositie te onthouden.

⁴ Conclusie van antwoord KLM c.s., randnr. 4.3.

⁵ Conclusie van antwoord KLM c.s., randnr. 4.4.

⁶ Voetnoot 11 bij randnummer 4.4, verwijzend naar HR 28 maart 2014, ECLI:HR:2014:768, NJ 2015/206.

⁷ HR 28 maart 2014, ECLI:HR:2014:768, NJ 2015/206, randnr. 4.1.3, onder 11.

⁸ Conclusie van antwoord KLM c.s., randnr. 3.3.

17. Naar overtuiging van RBV ligt het ongeacht de daartoe strekkende vordering van KLM c.s. voorts in het doel van het huidige incident besloten dat zij zich zal uitlaten over de in Hoofdzaken aan de orde zijnde kwesties voor zover die aan de belangen van omwonenden van Schiphol raken; voor zover het bredere vraagstuk van de verantwoordelijkheden van de Staat ter voorkoming van (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring betreft, heeft zij immers haar bodemprocedure tegen de Staat ingesteld. Het spreekt voor zich dat de kaders van de Hoofdzaken worden gevormd door de vorderingen die aan de voorzieningenrechter zijn voorgelegd. Dat laat onverlet dat haar, indien zij in de procedure wordt toegelaten, de gewone rechten toekomen die aan een zich voegende dan wel tussenkomende partij zijn toebedeeld.

4 ER IS GEEN SPRAKE VAN EEN VERKAPTE EXHIBITIEVORDERING

18. Tot slot valt evenmin in te zien met welk doel KLM c.s. stellen dat sprake zou zijn van een verkapte exhibitievordering. RBV heeft geen enkele twijfel laten bestaan over haar doelstelling om inzage te verkrijgen in de processtukken, teneinde haar rechtspositie te kunnen beoordelen, nader te onderbouwen en zo nodig te heroverwegen.
19. Anders dan KLM c.s. stellen maar niet onderbouwen, ziet dit belang niet op de bodemprocedure tussen RBV en de Staat, maar op haar rechtspositie in de Hoofdzaken. Dat heeft zij ook expliciet in haar incidentele conclusie tot voeging dan wel tussenkomst duidelijk gemaakt.
20. RBV meent in dit licht dat zij ook op basis van artikel 843a Rv een rechtmatig belang heeft bij inzage in de processtukken, maar zij achtte het uit oogpunt van de procesorde en proceseconomie juist daartoe niet een afzonderlijk kort geding te beginnen (waarin dan ruimschoots vóór 21 maart uitspraak zou moeten zijn verkregen, teneinde daarna nog een vordering tot voeging dan wel tussenkomst in te dienen in het kort geding), maar zich rechtstreeks tot de voorzieningenrechter in de Hoofdzaken te wenden.
21. Van een verkapte exhibitievordering is dan ook geen sprake. Het belang van RBV bij de processtukken ziet op de noodzaak haar rechtspositie in de Hoofdzaken nader te beoordelen, onderbouwen en zo nodig te heroverwegen.

5 CONCLUSIE

22. RBV heeft voldoende belang bij haar vordering tot voeging dan wel tussenkomst ex art. 217 Rv, en deze vordering is niet in strijd met de goede procesorde. RBV handhaaft dan ook haar vordering tot voeging dan wel tussenkomst, en concludeert tot afwijzing van het subsidiaire verzoek van KLM c.s.
23. RBV verzoekt de voorzieningenrechter om haar tot de procedure toe te laten, erop toe te zien dat gelijktijdig aan haar het procesdossier wordt verstrekt, en haar in de gelegenheid te stellen haar positie dan wel tussenkomende vordering conform het procesreglement voorafgaand aan de mondelinge behandeling op 21 maart nader te specificeren.



Advocaten