

ECLI:NL:RBDHA:2018:2050

Instantie Rechtbank Den Haag

Datum uitspraak 23-02-2018

Datum publicatie 23-02-2018

Zaaknummer C/09/546902 / KG ZA 18-88

Rechtsgebieden Verbintenissenrecht

Bijzondere kenmerken Kort geding

Inhoudsindicatie

Vordering gericht tegen toestaan gebruik stopway Maastricht Airport ogv tijdelijke beleidsregel; belanghebbenden kunnen verzoek tot handhaving doen bij de ILT; tegen beslissing op dit verzoek staat bezwaar en beroep open; dus eiseres staat een met voldoende waarborgen omklede rechtsgang bij bestuursrechter ter beschikking waarmee een zelfde of vergelijkbaar resultaat behaald kan worden; eiseres dus niet-ontvankelijk.

Vindplaatsen Rechtspraak.nl

Uitspraak

Rechtbank den haag

Team Handel - voorzieningenrechter

zaak- / rolnummer: C/09/546902 / KG ZA 18-88

Vonnis in kort geding van 23 februari 2018

in de zaak van

de stichting

[eiseres] ,

gevestigd te [vestigingsplaats],

eiseres,

advocaat mr. R.H.M. Wagemans te Maastricht,

tegen:

DE STAAT DER NEDERLANDEN (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat),

zetelende te Den Haag,

gedaagde,

advocaat mr. E.C.M. Schippers te Den Haag,

waarin zich aan de zijde van gedaagde heeft gevoegd:

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

MAASTRICHT AACHEN AIRPORT B.V.,

statutair gevestigd te Amsterdam,

advocaat mr. J. Koekkoek te Haarlem.

Partijen worden hierna respectievelijk aangeduid als '[eiseres]', 'de Staat' en 'MAA'.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 25 januari 2018, met producties;
- de brief van mr. Wagemans van 7 februari 2018, met productie;
- de brief van mr. Schippers van 9 februari 2018, met producties;
- de faxbrief van mr. Wagemans van 12 februari 2018, met producties;
- de faxbrief van mr. Wagemans van 13 februari 2018, met productie;
- de incidentele conclusie tot voeging, met producties;
- de op 14 februari 2018 gehouden mondelinge behandeling, waarbij door [eiseres], de Staat en MAA pleitnotities zijn overgelegd.

1.2. Ter zitting is vonnis bepaald op heden.

2 Het incident tot voeging

2.1. MAA heeft gevorderd zich te mogen voegen aan de zijde van de Staat. Ter zitting hebben [eiseres] en de Staat verklaard geen bezwaar te hebben tegen de voeging. MAA is vervolgens toegelaten als gevoegde partij, aangezien zij aannemelijk heeft gemaakt dat zij daarbij voldoende belang heeft. Voorts is niet gebleken dat de toewijzing van de gevorderde voeging in de weg staat aan de vereiste spoed bij dit kort geding en de goede procesorde in het algemeen.

3 De feiten

Op grond van de stukken en het verhandelde ter zitting wordt in dit geding van het volgende uitgegaan.

- 3.1. [eiseres] is opgericht op 3 januari 2018 en heeft blijkens artikel 2, eerste lid, van haar statuten als doel:

"het voorkomen en bestrijden van ontwikkelingen op de luchthaven Maastricht/Aachen Airport, die de gezondheid, het leef- en woonklimaat alsmede de veiligheid van de inwoners van Zuid-Limburg aantasten en bedreigen, en het verrichten van al wat hiermee verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn."

- 3.1.1. Blijkens artikel 2, vierde lid, van haar statuten tracht [eiseres] haar doel onder meer te bereiken door:

"het vertegenwoordigen en waarnemen van de belangen van de "Alliantie Tegen Uitbreiding MAA", zijnde het samenwerkingsverband van belangengroeperingen die een gelijk doel hebben als dat van de stichting."

- 3.2. De luchthaven Maastricht is in 2014 overgenomen door de provincie Limburg. Het structureel onderhoud en de instandhouding van de luchthaven Maastricht wordt verzorgd door de daartoe door de provincie Limburg opgerichte besloten vennootschap Maastricht Aachen Airport Beheer en Infra B.V. (hierna: 'MAA Beheer en Infra'). De exploitatie van de luchthaven Maastricht is door de provincie Limburg in concessie uitgegeven aan de besloten vennootschap Trade Centre Global Investments B.V. (hierna: 'TCGI'). TCGI heeft met het oog op deze exploitatie MAA opgericht.

- 3.3. De luchthaven Maastricht is op dit moment in gebruik op grond van de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 10 december 2013, nr. IENM/BSK-2013/287792, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens' (hierna: 'Omzettingsregeling luchthaven Maastricht').

- 3.3.1. In artikel 3 van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht is bepaald dat de luchthaven Maastricht een start- en landingsbaan heeft met een lengte van 2.500 meter, die blijkens artikel 4 in beginsel niet gebruikt mag worden gedurende de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur.

- 3.3.2. In artikel 6 van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht wordt voor wat betreft de handhavingpunten en de daarbij behorende grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten verwezen naar de als bijlage 1 opgenomen kaart en tabel.

- 3.4. MAA Beheer en Infra heeft op 31 oktober 2016 bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna: 'de Staatsecretaris') een aanvraag ingediend voor een Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht, zulks ter vervanging van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht. Bij deze aanvraag was gevoegd een door MAA Beheer en Infra opgestelde business-case, waaruit de ambitie blijkt om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht te verwerken. Om deze ambitie voor wat betreft het luchtvrachtvolume te kunnen verwezenlijken, is het blijkens de aanvraag van MAA Beheer en Infra essentieel dat bij het starten gebruik gemaakt kan worden van de totale aanwezige baanlengte van 2.750 meter.

- 3.5. Naar aanleiding van voormelde aanvraag van MAA Infra en Beheer is de procedure doorlopen om te komen tot de vaststelling van een Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht. Dit heeft geresulteerd in een op 4 oktober 2017 door de Kroon vastgesteld luchthavenbesluit. In het kader van deze procedure is onder meer een milieueffectrapport (hierna: 'MER') opgesteld, waarin de

milieueffecten van het voorgenomen gebruik van de luchthaven Maastricht zijn onderzocht.

- 3.6. De Staatssecretaris heeft bij brief van 16 oktober 2017 aan de Tweede Kamer bericht dat naar aanleiding van geconstateerde onvolkomenheden in de invoergegevens voor de geluidberekeningen in het MER voor Lelystad Airport een extra controle uitgevoerd zal worden op de berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht.
- 3.7. Bij brief van 31 oktober 2017 heeft de Staatsecretaris aan de Tweede Kamer bericht dat uit een analyse van de invoergegevens voor de geluidberekeningen voor het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht is gebleken dat voor een aantal vliegtuigtypes met de verkeerde invoergegevens is gerekend voor wat betreft de prestatie van het vliegtuig (stuwkracht). De publicatie (lees: de inwerkingtreding) van het desbetreffende Luchthavenbesluit is in verband hiermee uitgesteld. De Staatsecretaris heeft hierop het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) opdracht gegeven om deze invoergegevens te corrigeren, waarna een extern bureau is verzocht om op basis van deze nieuwe gegevens berekeningen uit te voeren naar de effecten voor de geluidscontouren en grenswaarden in de handhavingspunten van het Luchthavenbesluit.
- 3.8. MAA heeft de Staat bij brief van 24 november 2017 mede namens TCGI en de provincie Limburg verzocht om – met het oog op het bewerkstelligen van een rendabele exploitatie van de luchthaven Maastricht – vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit – het gebruik van de totale lengte van de start- en landingsbaan van 2.750 meter voor startend verkeer toe te staan.
- 3.9. Bij brief van 5 december 2017 heeft de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer bericht dat het NLR de invoergegevens heeft hersteld en dat uit een herberekening is gebleken dat de geluidcontouren en grenswaarden blijven passen binnen de huidige gebruiksruimte op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht. Omdat als gevolg van de doorgevoerde correctie de in het Luchthavenbesluit opgenomen geluidcontouren en de grenswaarden wijzigen, is het volgens de Staatssecretaris nodig dat een procedure wordt gestart tot wijziging van het Luchthavenbesluit. Deze procedure heeft naar verwachting van de Staatssecretaris een doorlooptijd van circa een jaar, waarna het wijzigingsbesluit kan worden vastgesteld.

- 3.9.1. Met betrekking tot het hiervoor bedoelde verzoek van MAA, TCGI en de provincie Limburg heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer in deze brief als volgt bericht:

"Nu er helderheid is over de uitkomsten van de nieuwe geluidberekeningen en de gevolgen voor de procedure van het Luchthavenbesluit heb ik een goede afweging kunnen maken over het verzoek van de luchthaven en de provincie. Alle belangen afwegende heb ik besloten om het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte voor startend verkeer (2.750 meter) per 6 december 2017 toe te staan, vooruitlopend op de wijziging van het Luchthavenbesluit. De voornaamste overweging om hiertoe te besluiten heeft te maken met het feit dat de uitkomsten van de nieuwe geluidberekeningen niet tot een andere conclusie leiden zoals eerder aangenomen in het Luchthavenbesluit. De overwegingen zoals eerder zijn geschetst richting uw Kamer bij het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht staan nog steeds overeind: het aangevraagde gebruik met de beschikbaarheid van de 2.750 meter baan blijft passen binnen de huidige gebruiksruimte (c.a. geluidsruimte) waarover de luchthaven op grond van de huidige gebruiksvergunning reeds beschikt.

Om deze oplossing voor de korte termijn mogelijk te maken heb ik de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een verzoek tot anticiperend handhaven gedaan en verzocht hiervoor een tijdelijke beleidsregel op te stellen. Deze beleidsregel wordt nu voorbereid en zal met ingang van 6 december 2017 van kracht worden.

Mede in het belang van en vanwege de zorgen van de omgeving zal hierin een aantal voorwaarden

worden opgenomen. Belangrijke voorwaarde zoals eerder vermeld is dat de luchthaven binnen de huidige gebruiksruimte blijft opereren. Ook op het punt van de veilige operatie op de luchthaven zullen voorwaarden worden opgenomen. De ILT heeft aangegeven hier geen problemen te voorzien. Er ligt al een nieuw concept veiligheidscertificaat gereed in verband met het aangevraagde, gewijzigde gebruik van de luchthaven inclusief gebruik van de 2.750 meter baan. De verstrekking van dit nieuwe veiligheidscertificaat is aangehouden vanwege de ontwikkelingen rondom het Luchthavenbesluit. Het certificaat kan met deze tijdelijke beleidsregel verstrekt worden. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om een handhavingsverzoek bij de ILT in te dienen. Tegen een besluit van een dergelijk verzoek is bezwaar en beroep mogelijk.

Met deze oplossing is een juiste balans gevonden tussen de economische belangen van de luchthaven en de vrachtsector enerzijds en de belangen van omwonenden anderzijds."

- 3.10. Op 12 december 2017 is in de Staatscourant gepubliceerd de 'Tijdelijke beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan Luchthaven Maastricht' (hierna: 'de tijdelijke beleidsregel'). Deze vanaf 6 december 2017 tot 1 januari 2019 geldende beleidsregel houdt in dat niet handhavend zal worden opgetreden tegen het operationele gebruik van het deel van de start- en landingsbaan van de luchthaven Maastricht dat niet is beschreven in artikel 3 van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

3.10.1. Bij de tijdelijke beleidsregel is onder meer de volgende toelichting gegeven:

"In de brief [van 5 december 2017, toev. vzr.] is (...) aangegeven dat het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte voor opstijgend en landend verkeer per 6 december 2017 wordt toegestaan vooruitlopend op het van kracht worden van het (thans nog aangehouden) luchthavenbesluit Maastricht.

In Nederland geldt bij de overtreding van een gebodsbepaling (...) de beginselplicht tot handhaving. Deze beginselplicht is echter niet een absolute. In de nota Grenzen aan gedogen (...) is aangegeven in welke gevallen, in welke mate en onder welke voorwaarden gedogen (anticiperend handhaven) aanvaardbaar kan zijn.

De nota stelt dat gedogen slechts aanvaardbaar is in uitzonderingsgevallen, beperkt in tijd in omvang en/of tijd. Daarnaast moet anticiperend handhaven expliciet en na zorgvuldige kenbare belangenafweging plaatsvinden en moet deze handhaving aan controle zijn onderworpen.

Zo is in deze nota en de daarop volgende jurisprudentie bepaald, dat gedogen toelaatbaar wordt geacht in het geval dat er concreet zicht op legalisatie van de verboden handeling bestaat. Zoals eerder aangegeven zal het gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter expliciet zijn toegestaan op grond van het Luchthavenbesluit Maastricht, welk (gewijzigd) besluit over een jaar wordt verwacht.

(...)

In de brief aan de Tweede Kamer is gemotiveerd aangegeven dat op voornoemd besluit voor een deel geanticipeerd wordt. Belangrijk gegeven daarbij is dat de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, met uitzondering van artikel 3, van kracht is en gehandhaafd blijft worden. Dit betekent dat de geluidswaarden die nu ook al van kracht zijn en waarop toezicht wordt gehouden, onverminderd van kracht blijven.

(...)

Er is geen indicatie op basis waarvan nu redelijkerwijs gesteld zou kunnen worden dat het aangehouden Luchthavenbesluit Maastricht niet vóór 31 december 2018, naar aanleiding van de

nieuwe geluidberekeningen, gewijzigd van kracht wordt. Dit betekent dat de termijn waarbinnen er anticiperend handhaven plaatsvindt eindig is en relatief beperkt is.

Ten aanzien van de veiligheid als bedoeld in Verordening (EU) No 139/2014 is vastgesteld dat het bepaalde in onderhavige beleidsregel en de gevolgen daarvan, voldoen aan de criteria als bedoeld in voornoemde verordening. Dit wordt bevestigd in een veiligheidscertificaat.

(...)

Er is (...) een aanwijsbaar economisch belang om al per 6 december 2017, vooruitlopend op wijziging van het aangehouden Luchthavenbesluit Maastricht in te stemmen met het gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter. Tegen dit belang moet het belang van omwonenden van de luchthaven Maastricht worden afgezet. Als aangegeven is en blijft de toegestane hoeveelheid geluid van startende en landende luchtvaartuigen hetzelfde als nu onder de vigerende Omzettingsregeling luchthaven Maastricht is toegestaan. De bescherming van omwonenden wordt door het honoreren van het verzoek van de provincie Limburg en MAA dan ook niet aangetast. Gelet op het voorgaande is het dan ook alleszins redelijk om in deze uitzonderlijke situatie het gebruik van de volledige lengte van de start- en landingsbaan van 2.750 meter voor een beperkte periode toe te staan.

Tot slot is ten aanzien van bezwaar en beroep nog het volgende van belang. Belanghebbenden kunnen een verzoek tot handhaving indienen. Tegen het daarop volgende besluit is bezwaar en beroep mogelijk.”

- 3.11. De advocaat van [eiseres] heeft de Staat bij faxbrief van 12 januari 2018 gesommeerd tot intrekking van het volgens hem in de brief van 5 december 2017 vervatte besluit tot uitbreiding van de beschikbare baanlengte tot 2.750 meter voor startend verkeer vooruitlopend op de wijziging van het Luchthavenbesluit Maastricht.
- 3.12. De ILT heeft bij brief van 9 februari 2018 aan de advocaat van [eiseres] bericht dat het faxbericht van 12 januari 2018 is opgevat als een verzoek om handhavend op te treden tegen het gebruik van de 250 meter baanlengte, die niet in artikel 3 van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht is omschreven. De ILT heeft dit verzoek afgewezen, omdat geen sprake is van bijzondere omstandigheden in de zin van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht, die nopen tot afwijking van de tijdelijke beleidsregel. Ter verdere onderbouwing van dit besluit overweegt de ILT – kort gezegd – dat er sprake is van een aanwijsbaar economisch belang van MAA en de provincie Limburg bij het gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter, waartegen het belang van omwonenden bij een aanvaardbare geluidsbelasting en luchtkwaliteit moet worden afgezet. Nu de toegestane hoeveelheid geluid van startende en landende vliegtuigen niet wijzigt ten opzichte van de onder de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht toegestane hoeveelheid en de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gerespecteerd, wordt volgens de ILT de bescherming van omwonenden door de tijdelijke beleidsregel niet aangetast. Om die reden is volgens de ILT het tijdelijk afzien van handhaving in dit geval redelijk en juist. In dit besluit is vermeld dat hiertegen binnen zes weken schriftelijk bezwaar kan worden aangetekend.

4 Het geschil

- 4.1. [eiseres] vordert – zakelijk weergegeven – bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad, de Staat te gebieden om het in de brief van 5 december 2017 neergelegde besluit, waarbij het gebruik van de volledige lengte van de start- en landingsbaan van 2.750 meter is toegestaan, in te trekken alsmede alle besluiten te nemen die noodzakelijk zijn om het verbod tot

het gebruik van 250 meter van de start- en landingsbaan (de zogenaamde stopway), welk gebruik niet in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht is omschreven, te handhaven totdat het gewijzigde Luchthavenbesluit onherroepelijk van kracht is, zulks op straffe van verbeurte van een dwangsom en met veroordeling van de Staat in de proceskosten.

4.2. Daartoe voert [eiseres] – samengevat – aan dat het op 5 december 2017 genomen besluit van de Staat, waarbij het MAA en de provincie Limburg is toegestaan om, vooruitlopend op het gewijzigde Luchthavenbesluit, de volledige beschikbare baanlengte van 2.750 meter voor startend verkeer te gebruiken, jegens haar onrechtmatig is. In de eerste plaats stelt [eiseres] dat dit besluit strijdig is met de vele waarborgen waarmee de procedure tot het uitbreiden van de start- en landingsbaan in de Luchtvaartwet en het vast te stellen Luchthavenbesluit is omgeven. Daarnaast stelt [eiseres] dat een wettelijke grondslag voor de verleende voorlopige toestemming ontbreekt. Voorts is naar de mening van [eiseres] de voorlopige toestemming in strijd met artikel 8 EVRM, nu het bewuste besluit een grote toename van lawaai en fijnstofoverlast tot gevolg zal hebben. Van een bij wet voorziene inbreuk op artikel 8 EVRM is volgens [eiseres] geen sprake, terwijl het besluit, waarbij de voorlopige toestemming is verleend, iedere vorm van rechtsbescherming ontbeert en hierin de belangen van omwonenden, de veiligheidsrisico's en het risico op een enorme economische schade voor de gehele regio onvoldoende zijn meegewogen. De tijdelijke beleidsregel neemt voormelde onrechtmatigheid volgens [eiseres] niet weg, nu deze beleidsregel strijdig is met de Luchtvaartwet, die tot handhaving van het vliegverbod op de stopway verplicht. Het besluit van de ILT van 9 februari 2018 om niet tot handhaving over te gaan, meer in het bijzonder de daarin geboden mogelijkheid tot het indienen van bezwaar daartegen, neemt naar de mening van [eiseres] haar bezwaren niet weg, omdat dit besluit uitsluitend ziet op de handhaving van het besluit van 5 december 2017 en dus niet op de inhoud van dit besluit. In een bezwaarprocedure tegen het besluit van 9 februari 2018 kan volgens [eiseres] geen gebod tot handhaven op straffe van een dwangsom worden gevorderd.

4.3. De Staat en MAA voeren gemotiveerd verweer, dat hierna, voor zover nodig, zal worden besproken.

5 De beoordeling van het geschil

5.1. De Staat heeft zich ten verweere in de eerste plaats op het standpunt gesteld dat [eiseres] in haar vorderingen niet-ontvankelijk is. Volgens de Staat is niet voldaan aan de voorwaarden die artikel 3:305a BW stelt aan het instellen van een collectieve actie, terwijl daarnaast een met voldoende waarborgen omklede rechtsgang openstaat bij de bestuursrechter, waarmee eenzelfde of vergelijkbaar resultaat kan worden behaald als dat de [eiseres] met de onderhavige procedure beoogt te bereiken.

5.2. De voorzieningenrechter stelt voorop dat blijkens artikel 3:305a, eerste lid, BW een stichting of vereniging met volledige rechtsbevoegdheid in een procedure bij de burgerlijke rechter een rechtsvordering kan instellen die strekt tot bescherming van gelijksoortige belangen, voor zover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt. Het vereiste van gelijksoortigheid houdt in dat de belangen ter bescherming waarvan de rechtsvordering strekt, zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd. Het tweede lid van bedoeld artikel verplicht een stichting of vereniging in vorenbedoelde zin om op straffe van niet-ontvankelijkheid te trachten het gevorderde eerst door middel van het voeren van overleg met de gedaagde te bereiken.

5.2.1. [eiseres] heeft in deze procedure niet doen blijken van een eigen belang bij haar vordering. Aangenomen moet dan ook worden dat [eiseres] in deze procedure uitsluitend opkomt voor een gebundeld belang in de zin van voormeld artikel. Blijkens haar statuten gaat het daarbij

om het voorkomen en bestrijden van ontwikkelingen op de luchthaven Maastricht, die de gezondheid, het leef- en woonklimaat en de veiligheid van de inwoners van Zuid-Limburg aantasten en bedreigen, en het verrichten van al hetgeen hiermee verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn. [eiseres] vertegenwoordigt in dat verband de 'Alliantie Tegen Uitbreiding MAA' en neemt haar belangen waar. Indien veronderstellenderwijs wordt aangenomen dat bedoelde alliantie ter zake rechtsgeldig door [eiseres] wordt vertegenwoordigd en dat de tot dit samenwerkingsverband behorende groeperingen eveneens opkomen voor (onder meer) het hiervoor geschetste belang, hetgeen door [eiseres] in deze procedure niet aan de hand van verificatoire bescheiden aannemelijk is gemaakt, is naar het voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter sprake van een belang dat zich in beginsel leent voor bundeling in de zin van artikel 3:305a BW. Vervolgens kunnen de nodige vraagtekens worden geplaatst bij de mate waarin [eiseres] heeft getracht om het gevorderde door het voeren van overleg met de Staat te bereiken. In deze procedure heeft [eiseres] in dit verband immers – zoals de Staat terecht heeft opgemerkt – uitsluitend doen blijken van de door haar verzonden sommatiebrief van 12 juni 2018. Echter ook indien deze hobbel eveneens zou kunnen worden genomen, dient in deze procedure op grond van het navolgende niettemin tot niet-ontvankelijkheid van [eiseres] te worden geconcludeerd.

- 5.2.2. [eiseres] is eerst ontvankelijk indien zij opkomt voor de gebundelde belangen van personen die geen rechtsingang hebben bij een andere rechter. De burgerlijke rechter fungeert immers als 'restrechter' ingeval van een rechtstekort. Indien de door [eiseres] aan het adres van de Staat gemaakte verwijten kunnen worden getoetst in een andere, met voldoende waarborgen omgeven rechtsgang bij een andere rechter en in die rechtsgang eenzelfde of een vergelijkbaar resultaat kan worden bewerkstelligd als [eiseres] in deze procedure nastreeft, is naar vaste rechtspraak voor de burgerlijke rechter geen rol weggelegd. Wanneer [eiseres] optreedt voor personen voor wie een met voldoende waarborgen omklede rechtsgang bij een andere rechter openstaat, kan de enkele bundeling van belangen door een vereniging of stichting er als zodanig niet reeds toe leiden dat voor hen de weg naar de burgerlijke rechter openstaat.
- 5.2.3. In het kader van de ontvankelijkheidsvraag speelt – anders dan van de zijde van [eiseres] is betoogd – geen rol of in een procedure bij een andere rechter exact dezelfde vordering kan worden ingesteld als de vordering die [eiseres] in de onderhavige procedure heeft geformuleerd. Het gaat om het met die vordering te bereiken materiële resultaat. Het enkele gegeven dat – zoals [eiseres] stelt – in een bestuursrechtelijke procedure geen gebod tot handhaving op straffe van verbeurte van een dwangsom kan worden gevorderd, levert als zodanig geen rechtstekort op dat leidt tot ontvankelijkheid bij de burgerlijke rechter.
- 5.2.4. Beoordeeld dient aldus te worden of voor [eiseres] een met voldoende waarborgen omklede rechtsingang openstaat bij een andere rechter, waarmee eenzelfde of vergelijkbaar resultaat kan worden bewerkstelligd. Dit is naar het voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter het geval. Het materiële resultaat dat [eiseres] met deze procedure beoogt te bereiken, is immers dat handhavend wordt opgetreden tegen het gebruik van 250 meter van de start- en landingsbaan (de zogenaamde stopway), welk gebruik niet in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht is omschreven. Dit gebruik vindt zijn grondslag in de tijdelijke beleidsregel (en niet zoals Stichting GUV stelt in de brief van de Staatssecretaris van 5 december 2017), waarin is bepaald dat tegen dit gebruik niet handhavend zal worden opgetreden. In de toelichting bij deze beleidsregel is uitdrukkelijk vermeld dat belanghebbenden een verzoek tot handhaving bij de ILT kunnen indienen en dat tegen een besluit op een dergelijk verzoek bezwaar en beroep openstaat. [eiseres] heeft een verzoek tot handhaving ingediend, waarop door de ILT op 9 februari 2018 afwijzend is beslist. Met het instellen van bezwaar en mogelijk aansluitend beroep kan [eiseres] de door haar gewenste handhaving mogelijk alsnog via de bestuursrechter afdwingen. Hoewel [eiseres] met juistheid heeft opgemerkt dat tegen een besluit inhoudende een beleidsregel als zodanig geen bezwaar en beroep kan worden ingesteld, laat dit onverlet dat de

desbetreffende beleidsregel in het kader van de in de beleidsregel genoemde bezwaar- en beroepsprocedure wel inhoudelijk zal worden getoetst en aldus via die procedure(s) eenzelfde of vergelijkbaar resultaat kan worden bewerkstelligd. De slotsom op grond van het voorgaande is dat [eiseres] in haar vorderingen niet-ontvankelijk dient te worden verklaard.

5.3. [eiseres] zal, als de in het ongelijk gestelde partij, worden veroordeeld in de kosten van dit geding.

6 De beslissing

De voorzieningenrechter:

6.1. verklaart [eiseres] niet-ontvankelijk in haar vordering;

6.2. veroordeelt [eiseres] in de kosten van dit geding, tot dusver aan de zijde van de Staat en MAA telkens begroot op € 1.442,--, waarvan € 816,-- aan salaris advocaat en € 626,-- aan griffierecht;

6.3. verklaart de kostenveroordeling ten aanzien van MAA uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. M.E. Groeneveld-Stubbe en in het openbaar uitgesproken op 23 februari 2018.

mw