



Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen
Om de Landskroon 3 – 7722 VG Dalfsen

Aan zijne excellentie de heer M.G.J. Harbers
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Internetconsultatie Wijziging Algemene wet bestuursrecht ter invoering beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State tegen besluiten m.b.t luchthavens Schiphol, Lelystad en Rotterdam en Eindhoven.

Dalfsen, 1 september 2023.

Geachte heer Harbers,

Het is bij u en uw ambtenaren genoegzaam bekend dat SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) met betrekking tot luchtvaartangelegenheden zich al lang zorgen maakt over de zwakke rechtspositie van burgers wanneer het gaat om luchthavenbesluiten voor de luchthavens Schiphol, Lelystad, Rotterdam en Eindhoven in rechte te bestrijden. Tegen deze luchthavenbesluiten kan - anders dan tegen alle overige luchthavenbesluiten - niet worden geprocedeerd bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, maar uitsluitend bij de Civiele rechter.

Wij juichen het dan ook toe dat met deze beoogde wetwijziging weer opnieuw beroep ingesteld kan gaan worden tegen de luchthavenbesluiten van de genoemde vliegvelden bij de Afdeling bestuursrechtspraak.

Maar wij blijven ons onverminderd zorgen maken over de gang van zaken tot nu toe, en over de periode tot het van kracht worden van de voorgestelde wetwijziging.

Daartoe roepen wij in herinnering dat SATL al in augustus 2019 een klacht heeft ingediend bij de Europese Commissie, met het verzoek een inbreukprocedure te starten tegen Nederland, exact vanwege dit onderwerp. In deze klacht over de Nederlandse rechtspraak kwamen wij al tot de volgende conclusie:

“Uit het samenstel van de genoemde nationale artikelen blijkt dat een luchthavenbesluit voor slechts twee burgerluchthavens van nationale betekenis (Lelystad en Rotterdam) (1) wordt vastgesteld bij wet, en (2) dat daartegen geen beroep openstaat bij de (bestuurs)rechter, maar daartegen slechts een buitensporig kostbare procedure vanwege onrechtmatige wetgeving bij de civiele rechter kan worden aangevraagd. Beide aspecten zijn strijdig met de MER-richtlijn, als ook met art. 9 van het Verdrag van Aarhus.”

U weet ook dat de Europese Commissie ons naar aanleiding van de klacht bij brief van 4 december 2019 heeft uitgenodigd om haar te informeren over een aangevraagd civiele procedure tegen het (gewijzigde) Luchthavenbesluit Lelystad Airport 2015:

“Mocht uw klachtdossier worden afgesloten dan zouden wij u desalniettemin willen uitnodigen om de Commissie op de hoogte te houden van een eventueel door de door u vertegenwoordigde organisatie ingesteld beroep bij de burgerlijke rechter. Wij zouden daarbij de suggestie doen dat, ingeval u tot het instellen van een beroep overgaat, u zowel het gerecht als de autoriteiten herinnert aan de verplichting van artikel 11(4) van de MER-richtlijn (dat zelf weer gegrond is op artikel 9(2) van het Verdrag van Aarhus) om buitensporige kosten te voorkomen. Aldus geïnformeerd kunnen zij, waar nodig, manieren vinden om bestaande praktijken of vereisten aan te passen om zodoende te voorkomen dat er

buitensporige kosten op uw schouders terecht komen en zodoende voldoen aan de verplichtingen van artikel 11(4) van de MER-richtlijn (en artikel 9(2) van het Verdrag van Aarhus)."

Naar aanleiding van onze klacht heeft de Europese Commissie u vervolgens enkele vragen gesteld over de toepassing van de MER-richtlijn¹. Hieruit blijkt onmiskenbaar dat het uitzonderen van beroep tegen de luchthavenbesluiten van de luchthavens in handen van de Schiphol Group in strijd is met het Europees recht. Wij missen deze relevante informatie in paragraaf 2 van de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel over de aanleiding en het doel van het wetsvoorstel.

Extra pijnlijk is, dat deze uitzonderingspositie geïntroduceerd werd bij wetswijziging in 2011. De Luchtvaartwet werd de Wet Luchtvaart, met als een van de belangrijke wijzigingen, jawel: uitzonderen van uitsluitend de luchthavenbesluit Lelystad, Rotterdam en Eindhoven van beroep bij de Raad van State. Vervolgens werd in 2015 het Luchthavenbesluit Lelystad genomen op basis van, wat later bleek, foutieve berekening van geluid en stikstofdepositie. Daartegen beroep aantekenen bij de Raad van State bleek toen voor ons geblokkeerd. Mitsdien hebben wij tijdig de verjaring van de vordering van de onrechtmatigheid van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport 2015 gestuit, zodat wij nog steeds een procedure kunnen aanvangen bij de civiele rechter vanwege onrechtmatige wetgeving.

Inmiddels bent u er klaarblijkelijk ook van doordrongen dat de wetswijziging uit 2011 onrechtmatig was, want in strijd met de Europese MER-richtlijn en het Verdrag van Aarhus. U wilt dit nu repareren en dat juichen wij om begrijpelijke redenen toe.

Maar intussen is nog steeds onduidelijk wat met Lelystad Airport gaat gebeuren. Er is al sinds 2018 een procedure aanhangig tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport 2015. Het op onjuiste gronden gebaseerde Luchthavenbesluit uit 2015 is evenwel nog niet ingetrokken. En uit de brief van 5 juli 2023 van de directie van Lelystad Airport aan het ministerie van IenW blijkt dat er nu zelfs pogingen worden gedaan om alvast maar een nieuw Luchthavenbesluit en een natuurvergunning voor 10.000 vliegbewegingen groot luchtverkeer goedgekeurd te krijgen. Terwijl de directie blijkens de hiervoor genoemde brief duidelijk nog steeds het voornemen heeft uiteindelijk 45.000 vliegbewegingen te faciliteren:

"Zoals u bekend heeft Lelystad Airport in 2014 een ondernemingsplan opgesteld, waarin een gefaseerde uitbreiding van de luchthaven naar maximaal 45.000 bewegingen handelsverkeer is voorzien. Nog altijd heeft Lelystad Airport de ambitie om uitvoering te geven aan dit ondernemingsplan. Te zijner tijd zal een verzoek worden gedaan hiervoor een nieuw besluitvormingstraject te starten."

In het conceptwetsvoorstel heeft u over het overgangsrecht het volgende opgenomen:

"De Awb voorziet in artikel 11:3 reeds in een permanente overgangsbepaling indien een bijlage bij deze wet wordt gewijzigd. Deze houdt in dat een wijziging van de bijlage automatisch eerbiedigende werking heeft ten aanzien van reeds genomen besluiten en reeds gedane uitspraken. Daarom is in dit wetsvoorstel geen overgangsbepaling opgenomen."

Een en ander brengt ons bij onze zorg: het mag natuurlijk niet zo zijn dat er straks een periode is geweest, waar de nationale wetgeving tijdelijk een paar jaar in strijd was met de Europese MER-richtlijnen en het Verdrag van Aarhus, en dat precies in die periode een geheel nieuw vliegveld is vergund op basis van een luchthavenbesluit zonder mogelijkheid van beroep daartegen bij de Raad van State. En het kan toch ook niet zo zijn dat er nu op basis van een onrechtmatig Luchthavenbesluit van 2015 en onrechtmatige wetgeving allerlei kwetsieuze aanpassingen en besluiten worden door gerommeld?

Ons verzoek is daarom om deze wetswijziging ook van toepassing te verklaren op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport 2015 en op het ontwerp-luchthavenbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 dat in de periode vanaf 11 januari 2019 voor een periode van zes weken voor eenieder ter inzage heeft gelegen na vaststelling, zodat ook tegen die besluiten beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State.

Wij verzoeken u dus in de periode van overgang naar de nieuwe wetgeving alvast de beroepsmogelijkheid open te stellen omdat deze mogelijkheid er altijd al had moeten zijn, maar vooral ook omdat die mogelijkheid er ooit

¹ Zie o.a. Kamerstukken II 2018/2019, 29 383, nr. 325 en Aangangsel Handelingen II 2019/19, nr. 2394

al was. Voorts verzoeken wij u om paragraaf 2 van de Memorie van Toelichting uit te breiden met de relevante informatie over de strijdigheid met het Europees recht om luchthavenbesluiten uit te zonderen van beroep bij de Raad van State.

Tot slot vragen wij u vriendelijk ons *actief* en *rechtstreeks* te informeren over wat er met onze zienswijze wordt gedaan. Naar ons idee zou dit een vast onderdeel moeten van zijn een goed en transparant participatieproces.

Met vriendelijke groet, namens SATL

dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter)