

## Bijlage bij reactie op internetconsultatie

Het baanonderhoud is, zoals Schiphol en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zelf ook aangeven, iets wat jaarlijks, althans periodiek, moet plaatsvinden. Het baanonderhoud behoort derhalve tot de reguliere bedrijfsprocessen van Schiphol. Alleen al om die reden is er geen reden om nu een uitzondering te maken.

Aan Schiphol is een bepaalde ruimte toegelaten om overdag en tot op zekere hoogte 's nachts de rust voor mens en dier te verstoren, kankerverwekkende en andere stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid uit te stoten, milieubelastende stoffen uit te stoten, stikstofdepositie te veroorzaken in gebieden waar dat een bedreiging oplevert voor de bestaande vegetatie enzovoort... Deze schade aan volksgezondheid, natuur en milieu blijft niet beperkt tot de directe omgeving van de luchthaven, maar tot strekt zich uit tot grote delen van Nederland. Onder andere de Veluwe, de Utrechtse Heuvelrug en Natura 2000-gebieden.

De ruimte die aan Schiphol is toegelaten is al veel méér, dan met het oog op volksgezondheid, natuur en milieu verantwoord is. Wetten en andere juridische normen zijn geschonden, en ambtenaren van uw ministerie -waaronder de minister- hebben stelselmatig de commerciële belangen van Schiphol en daarmee verbonden belanghebbenden laten prevaleren.

Dat Schiphol ervoor gekozen heeft de aan haar toegelaten ruimte volledig vol te plannen, zonder een deel van die ruimte te reserveren voor baanonderhoud, is een keuze van Schiphol. Daardoor heeft Schiphol nu een probleem, waarvan Schiphol andermaal het probleem van anderen (lees: de maatschappij) probeert te maken. Het probleem van Schiphol is eenvoudig op te lossen -althans, had zij kunnen voorkomen- door tijdelijk op de banen die in onderhoud zijn niet te stijgen en landen. Vliegtuigen kunnen dan uitwijken naar de vele andere vliegvelden in Nederland en omliggende landen.

Als desondanks een afwijking van de bestaande regels zou worden toegelaten, dan kan dat pas nadat (1.) de schadelijke effecten van de voorgenomen afwijking op volksgezondheid, natuur en milieu zijn berekend, door een objectieve instantie, en (2.) die effecten – vooraf – worden gecompenseerd. Met name in het licht van de recente rechtelijke “stikstofuitspraken” is duidelijk dat er een solide berekening zal moeten worden gemaakt van de gevolgen die het voorgenomen besluit heeft op de stikstofdepositie in Natura-2000- en overige kwetsbare natuurgebieden. Verder dient te worden bezien of het voorgenomen besluit geen schending van de Vogel- en Habitatrichtlijn oplevert.

Bij alle besluiten die de overheid neemt, moet een belangenafweging worden gemaakt. In het verleden is het economische belang van Schiphol, waaronder dat van de werkgelegenheid, stevast overschat in deze afwegingen. Als uw ministerie op dit moment een afweging maakt, ontkomt u er niet aan om rekening te houden met de actuele situatie op de arbeidsmarkt, die een nijpend personeelstekort in allerlei sectoren laat zien. Met andere woorden: tegenover al die waardevolle (door internationale mensenrechtenverdragen beschermde) belangen van volksgezondheid, natuur en milieu aan de ene kant, staat aan de andere kant niet of nauwelijks het belang van werkgelegenheid. Daar komt bij dat het baanonderhoud zelf ook werkgelegenheid oplevert; tijdelijk minder werkgelegenheid voor vliegend en grondpersoneel op de luchthaven wordt dus gecompenseerd door werkgelegenheid voor bouwvakkers en dergelijke. Meer specifiek, zal dus een toetsing aan de internationale mensenrechtenverdragen (waaronder EVRM en UVRM moeten plaatsvinden).

Daar komt bij dat het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 2008, zoals inmiddels ook door uw ministerie is onderkend, onrechtmatig is – althans onrechtmatig tot stand gekomen is – onder meer omdat natuureffecten niet (voldoende) onderzocht zijn én het besluit niet voldoet aan de Habitat-richtlijn. Daarom geldt a fortiori dat het voorgenomen besluit grondig getoetst moet worden aan de natuureffecten en de Vogel- en Habitat-richtlijn.

Voor zover het voorgenomen besluit zou toestaan dat de Polderbaan wordt gebruikt, handelt het ministerie onrechtmatig als het bestaande gebruik van die baan, waarvoor nooit de vereiste procedures zijn doorlopen, verder wordt uitgebreid zonder alsnog die procedures te doorlopen. Dat is een noodzakelijke voorwaarde voor uitbreiding van vliegverkeer op de Polderbaan.

Minder juridisch, maar niet minder belangrijk is ten slotte dat het van een totale schaamteloosheid en een totaal gebrek aan maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef getuigt dat Schiphol heeft verzocht om deze uitwijkmogelijkheden. De aandeelhouders van Schiphol (d.w.z. Royal Schiphol Group N.V.) zijn voor een groot deel overheden. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn ook buiten het bestuursrecht, in dit geval als aandeelhouders, op het handelen van die overheden van toepassing. Uw ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is onderdeel van dezelfde Staat der Nederlanden die een groot aandeelhoudersbelang in deze vennootschap heeft. In de belangenafweging die u maakt bij het besluit, zult u nadrukkelijk moeten ingaan op het tegenstrijdig belang (de twee petten-problematiek) dat de Staat hier heeft en zult u moeten onderbouwen op welke wijze een integere besluitvorming desondanks is gegarandeerd.

Rest mij te vermelden dat ik walg van de wijze waarop uw ministerie tot op heden de commerciële belangen van de luchtvaartsector telkens heeft laten

prevaleren boven de belangen van volksgezondheid, natuur en milieu. Ik schrijf deze zienswijze dan ook in de overtuiging dat het geen enkel effect zal hebben op de besluitvorming. *Prove me wrong.*

Apeldoorn, 10 november 2022