

ZIENSWIJZE

Bij deze teken ik formeel bezwaar aan tegen de zogenaamde “Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023”. Het bezwaar richt zich op de volgende gronden:

1. Het voorgenomen besluit leunt in juridische zin op het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 2008, onder meer door vrijstelling te verzorgen van specifieke regels uit dat besluit en door vervangende geluidswaarden vast te stellen. Zoals het uw ministerie bekend is, heeft de minister van LNV -in haar rol van bevoegd gezag- in een beroep op bezwaar in 2020 geoordeeld dat niet kan worden uitgegaan van de rechtmatigheid van het LVB 2008, dat vaststaat dat de natuureffecten niet (voldoende) onderzocht zijn én dat het besluit niet voldoet aan de Habitat-richtlijn. Letterlijk stelt de uitspraak: “Dat heeft als consequentie dat ik thans niet zondermeer kan uitgaan van de rechtmatigheid van het LVB van 2008 en de daaraan ten grondslag liggende natuurtoetsen. Vast staat dat er in die natuurtoetsen geen complete passende beoordeling heeft plaatsgevonden van de mogelijke effecten van stikstofdepositie van het luchtverkeer van en naar Schiphol op Natura-2000 gebieden. Die besluiten zijn dus niet met in achtneming artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn genomen. (https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_322762_17/1/) Het LVB2008 is daarmee geen legitieme basis om het nu voorgenomen besluit op te baseren. Het voorgenomen besluit is daarmee juridisch onhoudbaar.

2. Neemt u dan toch willens en wetens een dergelijk besluit, dan maakt u zich daarmee schuldig aan onbehoorlijk bestuur. Meerdere openbaar gemaakte stukken tonen aan dat het ministerie van I&W bekend is met het onder 1) genoemde.

3. Het voorgenomen besluit gaat uit van gebruik en inzet van de Polderbaan. Uit de brief van LNV aan Schiphol getiteld "Tweede verzoek aanvulling vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming Schiphol", aangevuld met door via Wob/Woo verzoeken vrijgekomen informatie, is gebleken dat voor de Polderbaan op Schiphol nooit de vereiste procedures zijn doorlopen. Er is expliciet niet beoordeeld wat de effecten van aanleg en ingebruikname zijn voor de stikstofdepositie op de Nederlandse natuurgebieden. De Polderbaan zou daarom niet in gebruik mogen zijn, terwijl ze de afgelopen twintig jaar juist een grote groei van het aantal vluchten mogelijk heeft gemaakt. Inclusief alle extra NOx emissie en depositie. Het voorgenomen besluit bouwt daarmee voort op een onrechtmatige situatie en is daarmee juridisch onhoudbaar

4. Ook voor 3) geldt dat mocht u willens en wetens toch willen doorzetten met het voorgenomen besluit, u zich schuldig maakt aan onbehoorlijk bestuur. Meerdere openbaar gemaakte stukken tonen aan dat het ministerie van I&W bekend is met de situatie. Er wordt in interne stukken herhaaldelijk gesproken over het moeten legaliseren van de huidige operatie.

5. Het voorgenomen besluit is in strijd met de Vogel- en Habitatrichtlijn. Er is geen onderzoek geweest naar de mogelijke effecten van het besluit op de natuur. Het

veranderend baangebruik dat het gevolg is van het besluit zal leiden tot een andere milieubelasting. Zo kan de stikstofdepositie in specifieke Natura 2000 gebieden toenemen door het besluit. Dit is nadrukkelijk niet toegestaan. Voordat u een dergelijk besluit kunt doorvoeren, dient te worden uitgesloten dat deze negatieve effecten kunnen optreden. Een verweer als dat dit besluit slechts tot een verplaatsing leidt van depositie, waarbij andere gebieden juist profiteren van een vermindering, faalt bij voorbaat. De richtlijn stelt dat géén van de gebieden mag verslechteren. Dat een ander gebied mogelijk zal verbeteren, geeft geen vrijbrief voor hogere depositie in andere gebieden. En ook een beroep op dat het LVB2008 deze ruimte biedt, houdt geen stand. Zoals in 1) beschreven zijn de natuureffecten van het LVB2008 nooit conform de wettelijke voorschriften onderzocht en mist de vereiste passende beoordeling.

6. De beantwoording van de IAK-vragen is onvolledig en daarmee onvoldoende. Vraag 7 vraagt expliciet naar de effecten voor burgers, bedrijven, overheid en milieu. Dat laatste aspect wordt in het antwoord echter zorgvuldig ontweken. Voor er een besluit kan worden genomen, dient u alsnog te onderzoeken en inzichtelijk te maken wat de effecten op het milieu zijn. Zonder deze informatie is van een zorgvuldige belangenafweging aantoonbaar geen sprake. Het is dan ook een raadsel hoe het besluit in deze fase van de besluitvorming kan zijn beland.

7. Het voorgenomen besluit is niet proportioneel. Onderhoud van de banen is een regulier onderdeel van een luchthavenoperatie. Ook als het gebracht

wordt als het moeten voldoen aan Europese regels voor veiligheid. Exploitant en ministerie dienen dit zoveel als mogelijk in te passen binnen de normale vergunningsvoorwaarden. Daar kan toe behoren dat er tijdelijk gewerkt wordt met een verminderde capaciteit. Die afweging is onvoldoende evenwichtig tot stand gekomen en niet onderbouwd, met als gevolg dat de lasten in onevenredige mate bij de omwonenden en de natuur worden gelegd.

8. Voor invoering van dit voorgenomen besluit wordt een beroep gedaan op de Luchtvaartwet, artikel 8.23. Volgens diezelfde Luchtvaartwet, artikel 8.1 is het verboden de luchthaven Schiphol in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit bestaan. Zoals uit 1) blijkt, wordt aan de voorwaarden van een geldig luchthavenbesluit niet voldaan. De luchthaven Schiphol zou dan ook niet in bedrijf mogen zijn. Gegeven deze status kan van het honoreren van gevraagde vrijstellingen op basis van een artikel 8.23 procedure geen sprake zijn. Een bedrijf dat handelt in strijd met de Luchtvaartwet kan niet op basis van diezelfde wet om vrijstellingen vragen. Dat zou een zeer scheve rechtssituatie opleveren ten opzichte van andere belanghebbenden als de omwonenden. Immers, het zou een precedent scheppen waarmee voortaan naar hartenlust kan worden geshopt in wet- en regelgeving om enkel de voordelen eruit te halen en de verplichtingen als facultatief te zien