

## **ZIENSWIJZE**

Door middel van deze brief willen de leden van de vereniging 'De 12 Hooiers' in De Kwakel bezwaar maken tegen de zogenaamde "Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023" en het voornemen van de overheid om op tijdelijke basis (in 2023) een vrijstelling te verlenen aan de luchthaven Schiphol voor het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan. De vereniging 'De 12 Hooiers' is van mening dat er geen nachtvluchten uitgevoerd zouden mogen worden via de Aalsmeerbaan. De zienswijze van de leden van de vereniging wordt in deze brief nader toegelicht.

### **Enorme overlast (incl. fysieke en psychologische schade) voor bewoners is onacceptabel**

Van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat is de overlast van de luchthaven Schiphol en de vluchten die landen op en opstijgen van de Aalsmeerbaan enorm. Momenteel overstijgt de overlast reeds alle proporties en zou het aantal vluchten juist verminderd moeten worden. Buitenshuis een gesprek voeren bij een passerend vliegtuig is reeds onmogelijk. Een wekker zetten is niet nodig omdat de eerste vluchten in de ochtend er wel voor zorgen dat iedereen in huis wordt gewekt! Als er een vrijstelling zou worden verleend voor het uitvoeren van nachtvluchten – ook op een tijdelijke basis – dan zou dit ernstige negatieve gevolgen hebben voor grote aantal bewoners in de gebieden die liggen in de aanvliegroutes van de Aalsmeerbaan. Overigens staan extra (nacht)vluchten haaks op het besluit op vermindering van vluchten later in 2023.

In het geval dat er via de Aalsmeerbaan nachtvluchten uitgevoerd zouden gaan worden, dan is het definitief gedaan met het beetje nachtrust dat er nog is (tussen 23.00u – 06.00u). De invloed op de gezondheid van de omwonenden, op zowel korte- en langere termijn, zal enorm zijn en is niet te onderschatten. Ook in het geval van een kortere tijdelijke periode dat er nachtvluchten uitgevoerd zouden worden zullen er allerlei fysieke en psychologisch klachten ontstaan.

Het is belangrijk om te stellen dat het onderhoud van de banen een regulier onderdeel is van een luchthavenoperatie. Daarbij dient de luchthaven en betrokken ministerie de onderhoudsactiviteiten zoveel als mogelijk in te passen binnen de normale vergunningsvoorwaarden. Daar kan toe behoren dat er tijdelijk gewerkt wordt met een verminderde capaciteit. Het voornemen van de overheid om op tijdelijke basis (in 2023) een vrijstelling te verlenen aan de luchthaven Schiphol voor het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan zal naast de economische belangen ook de belangen van de bewoners in de getroffen gebieden mee moeten nemen. De 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. Het voorgenomen besluit om nachtvluchten te gaan uitvoeren via de Aalsmeerbaan wordt niet als proportioneel gezien. De gezondheid van de bewoners (en het recht op een normale nachtrust) zou een groter goed moeten zijn dan het beperkte korte termijn economisch belang.

De leefbaarheid in De Kwakel en omgeving staat overdag al zwaar onder druk. Nachtvluchten is een grens die niet overschreden mag worden. Dan maar tijdelijk (als er groot onderhoud aan de landingsbanen wordt geplaagd) géén nachtvluchten. Onze overheid dient zorg te dragen voor de gezondheid van alle inwoners, waarbij geluidsnormen nooit overschreden mogen worden, ook niet tijdelijk! Het betreft hier de behoefte aan - en een basisrecht in Nederland op - een gezonde nachtrust voor iedereen, jong en oud. De nachtvluchten zorgen voor een ongelooflijke grote en negatieve impact op de betrokken gezinnen en bewoners. Hoe kan er nog gewerkt worden of naar school gegaan worden als er de hele nacht vliegtuigen overkomen en er simpel weg niet geslapen worden kan door de bewoners in de betreffende gebieden? Waar de voorgestelde ontheffing van

tijdelijke aard is, is het waarschijnlijk dat de fysieke en psychische schade opgelopen door de betreffende bewoners van langere duur (en mogelijke blijvende aard) zal zijn.

### **Gebrek aan juridisch basis t.a.v. voorgestelde voornemen**

Een belangrijke grond voor het bezwaar ligt in het feit dat het voorgenomen besluit in juridische zin leunt 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 bekend is bij het ministerie, 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/](https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_322762_17/1/)) Het LVB 2008 is daarmee geen legitieme basis om het nu voorgenomen besluit op te baseren. Het voorgenomen besluit is daarmee juridisch onhoudbaar. Wordt er willens en wetens toch een dergelijk besluit, dan maakt het ministerie zich daarmee schuldig aan onbehoorlijk bestuur. Meerdere openbaar gemaakte stukken tonen aan dat het ministerie van I&W bekend is met de genoemde onrechtmatigheid.

Het voorgenomen besluit is ook 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 Natura2000 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 mogelijk 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 LVB 2008 deze ruimte biedt, houdt geen stand. Het staat inmiddels vast dat de natuureffecten van het LVB 2008 nooit conform de wettelijke voorschriften onderzocht en mist de vereiste passende beoordeling.

Schiphol houdt zich niet aan wet- en regelgeving, beschikt niet over de vereiste vergunningen, maar vraagt nu wel om afwijking van de standaardregels in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol over route en baangebruik, terwijl de regels alsmar worden opgerekt en overtreden. Omdat de effecten voor o.a. burgers en milieu niet of onvoldoende zijn onderzocht, kan er geen sprake van zijn dat er een zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Dat is daarom ook compleet onduidelijk hoe het voorgestelde voornemen van de overheid in deze fase van het besluitvormingsproces is beland.

Op basis van de hierboven genoemde zaken en feiten kan er simpelweg gesteld worden dat er t.a.v. het voorgestelde voornemen van de overheid en de luchthaven Schiphol onrechtmatig wordt gehandeld.