

## ZIENSWIJZE

Hierbij teken ik formeel bezwaar aan tegen de zogenaamde "Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023".

Alvorens de gronden te beschrijven waarop dit bezwaar rust, een aantal prealabele vragen en opmerkingen:

Schiphol is al vele jaren in bedrijf zonder de vereiste vergunning, de natuurvergunning. Er is daarmee met de bedrijfsvoering van Schiphol feitelijk sprake van een illegale situatie. Al die jaren wordt het illegale functioneren van Schiphol door de regering en de bevoegde autoriteiten gedoogd en wordt niet gehandhaafd. De regering en de verantwoordelijke autoriteiten, zoals het ministerie van I&W en de ILT, die geacht worden op te komen voor het algemeen belang, weigeren dat te doen. Ook toezicht en daadwerkelijke handhaving door de ILT blijft al die jaren, en tot op de dag van vandaag, achterwege. In plaats daarvan gedraagt het ministerie van I&W zich als verlengstuk van de luchthaven Schiphol en feitelijk als de belangenbehartiger van de luchtvaartsector als geheel. Zij negeert stelselmatig daardoor de (algemene) belangen van en schoffeert daarmee alle circa 1,5 miljoen omwonenden van de luchthaven Schiphol.

Die omwonenden, waaronder ik met mijn gezin, worden elke dag opnieuw blootgesteld aan ernstige geluidsoverlast. Er zijn met grote regelmaat perioden dat de geluidsoverlast van het ene vertrekkende of landende vliegtuig naadloos over gaat in dat van de volgende. Door de nog steeds toenemende vliegbewegingen is er nauwelijks nog sprake van échte rust in de lucht boven onze leef- en woonomgeving. Nagenoeg permanent is er in de lucht sprake van gedreun, gebrom en het doordringende geluid van remmende motoren van vliegtuigen die de luchthaven naderen. Vanuit nagenoeg alle windrichtingen draaien landende toestellen zodanig bij dat zij (te) laag over het centrum van Sassenheim de daling naar de luchthaven inzetten, niet zelden alvast met hun landingsgestel uitgeklast. Ook opstijgende vliegtuigen, en met name vrachtvliegtuigen, brullen met hun motoren op vol vermogen, met oorverdovend lawaai, laag in de lengterichting van noord naar zuid over de gemeenschap van Sassenheim. Zeker met mooie dagen in de lente- en zomerperiode is er dan op het terras in de tuin geen ononderbroken gesprek te voeren. Zelfs een goede en aaneengesloten nachtrust is ons niet gegund en wordt ons onthouden, wat op lange termijn funest is voor de gezondheid.

Ook wordt onze gezondheid verder ondermijnd door de uitstoot van grote hoeveelheden ultrafijnstof, benzeen, naftaleen, formaldehyde en andere kankerverwekkende stoffen. De Gezondheidsraad en regionale GGD-en waarschuwen al vele jaren voor de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van al de mensen "onder de rook van Schiphol" die deze, door de vliegtuigen uitgestoten zeer zorgwekkende stoffen, noodgedwongen moeten inademen; elke dag en nacht opnieuw. Die waarschuwingen worden door de regering en het ministerie van I&W ontkend, gebagatelliseerd en/of in de wind geslagen. In ieder geval wordt daarop geen enkele actie ondernomen door de regering, het ministerie van I&W of de ILT. Sterker nog, de uitstoot wordt zelfs boven de 900 meter niet gemeten. En, dan is het er logischerwijze ook niet, toch? Zo wordt er met inwoners, omwonenden van de nationale luchthaven, en met hun belangen en hun gezondheid omgesprongen.

Zo ging het jaren lang ook bij Tatasteel in het IJmondgebied, tot op de dag van vandaag. De omwonenden zien hun burens en wijkgenoten dodelijk ziek worden, waarvan bovengemiddeld velen aan longkanker overlijden. Dit, zo stelde het RIVM op basis van onderzoek vast, als direct gevolg van de door Tatasteel uitgestoten polycyclische aromatische koolwaterstoffen (pak's). Ook hartaandoeningen en diabetes komen er veel vaker voor, aldus het RIVM. De verantwoordelijke provinciale- en rijksautoriteiten, die van ons belastinggeld worden betaald en geacht worden voor de (gezondheids)belangen van ons allen op te komen, hielden zich doof voor klachten en waarschuwingen, keken al die jaren weg of de andere kant op.

Hoe is het toch mogelijk dat het vertrouwen van de inwoners van dit land in de regering, de rijksoverheid als geheel, het parlement en de toezichhoudende en handhavende instanties zo hard achteruit gaat als een paard kan hollen? Wat hebben we, na Tatasteel, de kinderopvangtoeslagenaffaire en het negeren van de belangen van de bewoners in het Groninger aardbevingsgebied, nog verder nodig om tot de Haagse bestuurs- en beleidstorens door te dringen? Ook misschien nog een Schipholaffaire met aansluitend een parlementaire enquête? Moet

het nu ook hier straks weer de rechter zijn die, evenals in de Urgenda-zaak en de stikstofproblematiek/de bouwvrijstelling, de regering, de rijksoverheid als geheel tot de orde roept en haar er op wijst dat wet- en regelgeving ook voor Schiphol en de luchtvaart geldt en dat rekening gehouden moet worden met de gerechtvaardigde belangen van al de omwonenden van luchthaven Schiphol?

Mobilisation for the Environment, MOB, stapte mei jl. naar de rechter met het verzoek om de minister van LNV een dwangsom op te leggen vanwege het niet nemen van een besluit op verzoek tot handhaving voor 3 vliegvelden op grond van de Wet Natuurbescherming. Waarom doet de regering met haar toezichhoudende- en handhavende instanties niet uit zichzelf datgene waarop inwoners/omwonenden van vliegvelden op grond van de nationale én EU wet- en regelgeving mogen rekenen? Realiseert de regering, realiseert het ministerie van I&W, zich wel voldoende wat dit met mensen en hun geloof in onze rechtsstaat doet? Is Nederland eigenlijk nog wel de rechtsstaat, waar het zich zo graag in internationaal verband op voorstaat?

Deze week is bekend gemaakt dat de MOB ook een handhavingsverzoek heeft ingediend bij de provincie Zuid-Holland. Zij is van opvatting dat, na het als gevolg van een rechterlijke uitspraak vervallen van de bouwvrijstelling, de verbouwing van het Binnenhof moet worden stilgelegd, omdat het project geen stikstofvergunning heeft. In dat kader klemt de vraag of Schiphol een natuurvergunning heeft aangevraagd voor de stikstofuitstoot die veroorzaakt zal worden met de voorgenomen werkzaamheden die genoemd zijn in de Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2023. Indien die natuurvergunning niet is aangevraagd c.q. is verleend, wat betekent dit dan voor de voorgenomen werkzaamheden? Kunnen die dan überhaupt wel plaatsvinden c.q. zijn ook die illegaal bij het ontbreken van de daarvoor noodzakelijke vergunning? Er ligt nu een handhavingsverzoek van MOB bij het ministerie van LNV omdat Schiphol niet beschikt over een natuurvergunning voor dit voorgenomen bouwtraject en die wel moet hebben gelet op het vervallen van de bouwvrijstelling. Wat gaat dat ministerie met dat verzoek doen? Moet ook hier, voor de zoveelste keer, de rechter er weer aan te pas komen?

Het bezwaar tenslotte 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 Habitatrichtlijn. Letterlijk stelt de uitspraak: "Dat heeft als consequentie dat ik thans niet zonder meer 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 achtname 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 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 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 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 de situatie in géén van de gebieden mag verslechteren. Dat die in 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 kan van een zorgvuldige belangenafweging aantoonbaar geen sprake zijn. 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 de gevraagde vrijstellingen op basis van een artikel 8.23 procedure dan ook 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 al 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 en daarnaar te handelen.