

# Bezwaar tegen de extra overlast van Schiphol

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

In de later toegevoegde toelichting staat dat het gaat om onderhoud dat eens per 40-60 jaar nodig is. Dit onderhoud zal moeten passen in een langjarige toekomstvisie over Schiphol. Die toekomstvisie kan niet anders zijn, dan dat Schiphol fors moet krimpen.

Hierover het volgende:

26 mei 2021 deed de rechter uitspraak in de klimaatzaak van Milieudefensie tegen Shell. Deze zaak heeft ook gevolgen voor andere bedrijven als Schiphol.

Een korte samenvatting van de uitspraak: Shell moet zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot terugbrengen. In 2030 moet Shell zijn uitstoot met 45% hebben teruggebracht ten opzichte van 2019. Shell moet daarnaast zijn invloed gaan gebruiken zodat de consument duurzamere keuzes kan maken. De hele wereld moet er voor gaan zorgen dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt teruggebracht. Shell vormt daar geen uitzondering op. Juist een bedrijf als Shell heeft enorme invloed en de macht, om die CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. Andere bedrijven hebben dezelfde verplichtingen als Shell.

Schiphol moet deze zaak kennen en moet voor zichzelf ook deze verantwoordelijkheid voelen. Het toekomstplan van Schiphol moet ook in lijn komen met de grenzen van het klimaat. Dit kan niets anders betekenen dan forse krimp. Het ministerie moet deze uitspraak kennen en weten dat dit niets anders kan betekenen, dan forse krimp.

In hoeverre is dit onderhoud en de planning van dit onderhoud in lijn met een toekomstvisie in lijn is met het klimaat?

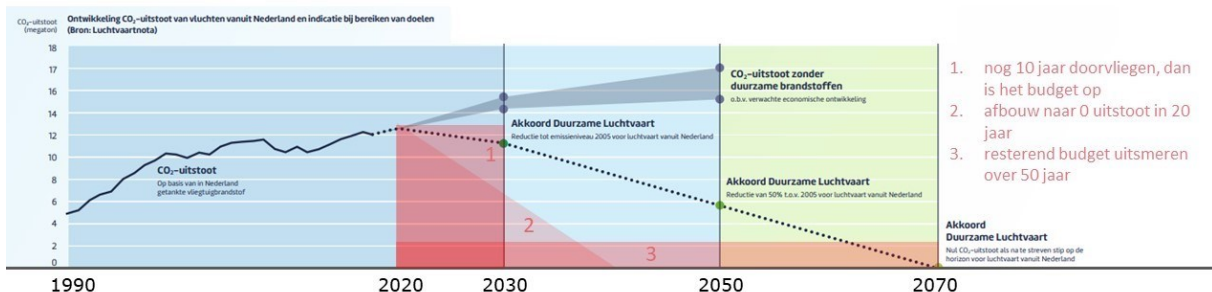
Schiphol moet het doel: minimaal 45% afname in 2030 t.o.v. 2019 ook op zichzelf betrekken. Luchtvaart is voor minimaal 15% verantwoordelijk voor alle klimaatschade van Nederland, dus de sector kan zich niet aan deze verantwoordelijkheid onttrekken. (De uitstootreductie kan niet opgevangen worden door andere sectoren, daarvoor is het aandeel te groot.)

Na de uitspraak door de rechter is er een nieuw IPCC-rapport uitgebracht die die doelstelling nog aanscherpt. Dat rapport stelt dat er in totaliteit nog maximaal 10 keer de uitstoot van 2021 mogelijk is. Dit betekent dat ofwel onderhoud voor 40-60 jaar niet nodig is, omdat Schiphol na 10 jaar geen vliegverkeer meer mag afwerken. Ofwel de luchtvaart krimpt sneller zo fors dat er voldoende ruimte en tijd is voor het uitvoeren van het onderhoud zonder nodige vrijstellingen. Schiphol had deze vrijstellingen niet hoeven vragen en de minister hoeft deze vrijstellingen niet te geven.

In de onderbouwing dat Schiphol moet krimpen vanwege klimaatgrenzen is van belang:

- kerosine als synthetische kerosine of biokerosine is nooit volledig klimaatneutraal vanwege de radiative forcing index
- het maken van synthetische kerosine vraagt enorme hoeveelheden elektriciteit, die elektriciteit is niet voorhanden om iets in de richting van de 12 miljoen liter kerosine te produceren die nu gemiddeld dagelijks getankt worden
- voor biokerosine zijn enorme landbouwoppervlakten nodig, die ook nodig zijn voor voedselproductie
- voor het maken van groene waterstof is nog veel meer groene elektriciteit nodig, dan voor het creëren van synthetische kerosine – dit is niet reëel
- elektrisch vliegen is voorlopig alleen mogelijk voor heel kleine vliegtuigen
- efficiënter vliegen gaat op zijn best met enkele procenten per jaar, dit zal niet de vereiste 45% reductie in 2030 opleveren – of op een andere manier gezegd: het opmaken van het resterend CO2-budget gaat veel te snel

Afbeelding uit: Akkoord duurzame luchtvaart, 2020  
toegevoegd het maximaal resterend CO2-budget (IPCC-2021) op 3 manieren verdeeld



Ongeacht de keuze om binnen het 10-jaarsbudget te blijven (1,2,3 of iets anders): een Schiphol in de huidige omvang is de komende 40-60 jaar onnodig en onmogelijk.

Deze lange toelichting toont aan dat krimp van Schiphol onvermijdelijk is na de uitspraak in de Shell-zaak. Onderhoud voor de huidige omvang van het vliegverkeer op Schiphol is onnodig, want dit is op geen enkele manier in lijn met klimaateisen. Dit onderhoud wordt gepland voor de lange termijn. Er is geen andere toekomstvisie mogelijk dan een visie met veel minder vluchten.

Er kan geen goede afweging voor deze tijdelijke regeling baanonderhoud zijn gemaakt, zonder de toekomstvisie meegewogen te hebben.

Wanneer I&W een antwoord formuleert op bovengenoemd bezwaar om het onderhoud toch toe te staan, dan vereist dat een realistische toekomstvisie voor Schiphol, met realistische mogelijkheden qua klimaateisen (inclusief aantallen en berekeningen van de energievraag) in lijn met de uitspraak van 26 mei 2021 en IPCC-rapport 2021.

De regering heeft aangekondigd dat Schiphol terug moet naar 440.000 vluchten, met als onderbouwing de geluidsoverlast. Het is bijzonder onlogisch dat de minister het jaar vóór krimp vanwege geluidsoverlast, extra geluidsoverlast toelaat vanwege onderhoud. Het terugschroeven van het aantal vluchten kan beter in 2023 beginnen, waarbij het onderhoud met minder overlast uitgevoerd kan worden.

Onderhoud voor 40-60 jaar zal niet in een paar maanden bedacht zijn. Waarom is dit onderhoud niet in 2020 uitgevoerd, toen er veel minder vluchten waren? Als dit toen niet is bedacht, dan is er nu geen noodzaak om het ten koste van extra overlast uit te voeren.

Onderhoud moet gepland worden binnen de eisen van de normale bedrijfsvoering.

De impact van het onderhoud op Natura2000-gebieden is niet in kaart gebracht. Niet qua uitvoering van het onderhoud en niet qua gewijzigde vliegbewegingen.

De balans tussen overlast en schade van de luchtvaart tegenover de voordelen, is al lang verstoord. De grenzen aan overlast, zijn nu al veel te ruim. Deze tijdelijke regeling wil een vrijstelling toekennen aan specifieke regels uit Luchthavenverkeersbesluit Schiphol 2008 en vervangende geluidswaarden vaststellen. Het LVB2008 is zelf echter geen legitieme basis om het nu voorgenomen besluit op te baseren. De minister weet dat LVB2008 niet voldoet aan de Habitat-richtlijn en dat natuureffecten niet voldoende zijn onderzocht.

Het voorgenomen besluit gaat uit van extra gebruik en inzet van de Polderbaan. Voor de Polderbaan zijn ook 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. Het voorgenomen besluit bouwt daarmee voort op een onrechtmatige situatie.

Meer nachtvluchten vanwege onderhoud is niet acceptabel.

Het later toevoegen van documenten terwijl de consultatie openstaat en mensen niet een tweede keer kunnen reageren vind ik niet getuigen van goed en zorgvuldig bestuur.

Hebben die extra documenten een nieuwe afweging opgeleverd? Is de eerdere afweging om de toestemming te willen geven, dan gemaakt op de juiste gronden?

Op basis van het onderzoek hebben de ingenieurs bij Witteveen+Bos suggesties gedaan voor een aanpak van het baanonderhoud die minder overlast geven. De minister kan deze aanvraag weigeren en verwijzen naar die mogelijkheden.

Dat Schiphol de aanpak van Witteveen+Bos niet gevolgd heeft, vanwege hogere kosten geeft aan dat Schiphol geen gezond bedrijfsplan heeft.

De documenten bij het voorstel zijn onduidelijk. Hoe heeft de minister op basis van deze documenten een afgewogen besluit kunnen maken?

Verlies aan nachtrust geeft gezondheidsschade. De rechteloosheid voor omwonenden: 'Schiphol doet wat het wil' geeft gezondheidsschade. De wetenschap dat klimaatverandering voor enorme rampen zorgt en gaat zorgen, terwijl op Schiphol onnodig veel en zelfs leeg gevlogen wordt, geeft gezondheidsschade. Het veel te laag vliegen met de uitstoot van allerlei kankerverwekkende stoffen en NOx-en en ultrafijnstof geeft natuur- en gezondheidsschade. De PFOS die Schiphol bij allerlei werkzaamheden dumpt in omliggende gemeenten geeft natuur- en gezondheidsschade.

Schiphol is al lang veel te groot voor Nederland, waarbij de overlast en schade bij lange na niet opweegt tegen voordelen.

Waarom komt de minister via een ministeriële regeling toe aan de vraag van Schiphol? Het is op deze manier een eenzijdige beslissing die niet meer op een onafhankelijke manier getoetst kan worden.

In de documenten is niets te zien van een afweging. Het ziet eruit als: Schiphol vraagt en de minister voert uit. Hoe heeft de minister de belangen in deze vraag van Schiphol afgewogen?