

## Mijn zienswijze / de bezwaren

30 november 2022

Gebaseerd op 6 aandachtsgebieden (zie bijlage) breng ik mijn zienswijze in en teken ik tegelijk bezwaar aan tegen het voorgenomen gebruik van de "Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023".

Ik richt mijn betoog op de volgende aandachtsgebieden:

1. Uw doelstelling heeft niet acceptabele gevolgen. U kiest voor eigenbelang en veronachtzaamt de belangen van burger natuur en een gezonde leefomgeving.
2. De procedure doet geen recht aan de belangen van burger en natuur
3. De communicatie is manipulatief en gericht op eigenbelang
4. Juridisch gezien kan de aanvraag slechts worden geweigerd
5. Het ontbreekt bij u aan een planning gericht op beperking van overlast en doorlooptijd
6. Een fatsoenlijke communicatie gericht op de effecten van uw aanvraag over de leefbaarheid en veiligheid buiten de hekken van Schiphol ontbreekt

Schiphol zou de leefomgeving voor burgers en natuur moeten respecteren door:

1. te stoppen met nachtvluchten
2. substantiële vermindering van vliegtuigbewegingen.

De gevolgen van een extra inzet van de Aalsmeerbaan met zelfs nachtvluchten zijn niet acceptabel. Burgers en de natuur moeten worden beschermd tegen intensivering van vluchten en hebben het recht op een gezonde en rustige leefomgeving.

Hoogachtend,

BIJLAGE: ZIENSWIJZE

Hierbij ontvangt u mijn zienswijze gericht op:

1. Uw eigen doelstelling
2. De procedure
3. De communicatie
4. De juridische onderbouwing
5. De planning
6. Leefbaarheid, Veiligheid en de daarop gerichte communicatie

**1. Uw eigen doelstelling**

U Luchthaven Schiphol, geeft aan in 2023 groot baanonderhoud te willen plegen en wenst daarom gebruik te maken van “de regeling” en wenst:

- A. Gebruik te mogen maken van vervangende grenswaarden van de geluidbelasting in de handhavingspunten, waarbij ik opmerk:
  - a. U verzuimt de gehele overlast te vermelden. U gaat immers met extra geluid en extra met toxische stoffen belasten. Dat u dit niet benoemt, terwijl het juist bij u bekend mag worden verondersteld is zeer kwalijk
  - b. Hoe de geluidsbelasting buiten de handhavingspunten toeneemt, vermeldt u niet. Dit zelfs niet benoemen, terwijl ook dit bij u bekend zal zijn is eveneens zeer kwalijk.
- B. Andere “voorkeursbaancombinaties” aan te mogen wijzen, waarbij ik opmerk:
  - a. U communiceert zeer beperkt wat hiervan mag worden verwacht. Burgers die met deze overlast worden belast zullen het maar moeten ervaren. Deze bijna stiekeme manier van communiceren is stuitend en roept op tot zwaar protest
  - b. Wat zijn “voorkeursbaancombinaties”: het woord is nieuw of bestaat niet, de betekenis is in ieder geval ongewis. Hiermee strooit u zand in de ogen.
- C. Vrijstelling te verkrijgen voor het gebruik van alternatieve banen in nachtelijke periode, waarbij ik opmerk:
  - a. Waarom communiceert u niet welke banen de “alternatieve banen” zijn en welke gebieden extra zullen worden belast met geluid en toxische stoffen.
  - b. In welke mate wenst u gebruik te maken van de ontheffing (indien niet volledig, om welke redenen niet volledig en in welke mate wel?)
  - c. Wat verwacht u wat burgers hiervan extra gaan merken, t.o.v. “normaal”
  - d. Wat zijn uw mogelijkheden om de overlast te beperken en hoe zet u die in?
  - e. Of en zo ja hoe, u denkt de overlast te compenseren.

**2: De procedure**

U beschrijft op geen enkele manier de procedure die u volgt en wat burgers daarvan mogen verwachten. Het ministerie lijkt met name geïnteresseerd in de vraag of de vrijstellingen en de baanpreferentietabellen in het voorstel met de daarbij behorende toelichting voldoende duidelijk zijn onderbouwd.

In uw onderbouwing geeft u geen gericht antwoord. In wollige omslachtige bewoording geeft u veel non-informatie en verwijst u naar uw eigen visie en uitgangspunten, schandalig om juist dat als uitgangspunt te gebruiken. Daarnaast is het niet de vraag wat reëel is, maar waarom uw planning gericht is op meest haalbare beperking van overlast.

**3: De communicatie**

In uw communicatie richt u zich tot “Omwonenden Schiphol, waarvoor de onderhoudswerkzaamheden overlast gaat opleveren”. Mogelijk geven de “onderhoudswerkzaamheden” op zich al overlast door o.a. een colonne aan werkverkeer met

maar liefst 25.000 vervoersbewegingen, maar dat zal zich wellicht voornamelijk tot een dragelijk niveau voor de leefomgeving binnen de hekken van Schiphol beperken?



Figuur 2: feiten en cijfers GOH 2023 Zwanenburgbaan

De overlast die u gaat veroorzaken wordt grotendeels veroorzaakt door uw keuze andere banen zwaarder te belasten. U verbloemt door suggestief woordgebruik waarmee u bezig bent. U had zich moeten richten op met name te noemen gebieden waar de overlast gaat plaatsvinden, onder de mededeling dat het verplaatsen van veel vluchten ook in de nachtelijke uren, veel meer overlast dan op dit moment al zal geven.

U wijst er op dat Luchtverkeersleiding Nederland verantwoordelijk is voor het baangebruik en daarbij de in de regeling voorgeschreven zogenoemde baanpreferentietabellen dient toe te passen gedurende onderhoudsperiodes, echter:

Daarmee doet u het voorkomen alsof het buiten uw handen ligt dat burgers langdurig en onevenredig zwaar zullen worden belast met geluid en toxische stoffen, dat de Luchtverkeersleiding Nederland daarvoor verantwoordelijk is, maar:

- U (en niet de LVN) kiest er niet voor het aantal vluchten aan te passen aan de “tijdelijke mogelijkheden”
- U (en niet de LVN) kiest er niet voor de werkzaamheden met grootste spoed (nacht- en weekendwerk) uit te voeren, waardoor de periode van overlast aanzienlijk zou worden ingekort
- U (en niet de LVN) kiest er niet voor gedurende de onderhoudsperiode vluchten om te leiden naar andere vliegvelden terwijl u dat wel doet als de weersomstandigheden vliegverkeer lastig maken.

De rol van de LVN is volgend en dat hoort u in dit kader te communiceren.

U wijst er op dat uw voorstel voor het Rijk en het bedrijfsleven geen extra administratieve lasten tot gevolg heeft, echter:

- Welke extra lasten anders dan administratieve lasten zijn wel het gevolg voor de overheid (Rijk, provincie, gemeente, etc.)?
- Wat betekent het voor de burgers en de werknemers in het bedrijfsleven? Zijn de gevolgen voor hen ook nihil?

De bekendmaking op de site is niet gedateerd, wel vermeldt u dat tot en met 1 december 2022 via website mag worden gereageerd. Daarbij merk ik het volgende op:

Er bestaan vele mogelijkheden om zaken kenbaar te maken. U dwingt burgers die van het recht om te reageren gebruik wensen te maken:

- Zelf de juiste website te zoeken
- In een format dat u daarvoor bedacht heeft de zienswijze in te dienen.

Het indienen van een zienswijze hoort niet te worden beperkt door de vorm of het format, het zou goed bedoeld kunnen zijn maar dan dient u aan te geven dat bijvoorbeeld telefonisch en of via een al dan niet aangetekende brief of brief met ontvangstbevestiging ook middelen zijn om zienwijzen in te sturen. Ook het format hoort niet dwingend te zijn maar als voorbeeld te dienen.

#### 4: De juridische onderbouwing

- a. De LVB 2008.  
De minister van LNV heeft in 2020 geoordeeld dat niet kan worden uitgegaan van de rechtmatigheid van het LVB 2008. Vast staat dat de natuureffecten te beperkt werden onderzocht en dat bovendien een dergelijk besluit niet voldoet aan de Habitat-richtlijn. Het LVB 2008 is geen legitieme basis om een besluit op te baseren, zonder dat er sprake zal zijn van “onbehoorlijk bestuur”
- b. Vereiste procedures voor de Polderbaan  
Uw voornemen richt zich op extra van gebruik van de Polderbaan. Uit stukken<sup>1</sup> blijkt dat de vereiste procedures hiervoor niet zijn doorlopen. Om die reden bouwt het voorgenomen besluit voort op een onrechtmatige situatie en is juridisch onhoudbaar. Ook om die reden is er geen legitieme basis om een besluit op te baseren, tenzij er sprake zal zijn van “onbehoorlijk bestuur”
- c. De Vogel- en Habitatrichtlijn  
Het voorgenomen besluit is in strijd met de Vogel- en Habitatrichtlijn. U toonde geen onderzoeksresultaten naar effecten van het besluit op de natuur. Veranderend baangebruik zal leiden tot een andere milieubelasting. Stikstofdepositie zal plaatselijk toenemen en dat is niet toegestaan. De richtlijn stelt dat er “géén sprake mag zijn van verslechtering”
- d. Natuurvergunning  
Uit niets blijkt dat Schiphol beschikt over de benodigde Natuurvergunning voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden
- e. Bouwvrijstelling  
Nadrukkelijk wijs ik er op dat de RVS op 2 november j.l. de bouwvrijstelling uit de stikstofwet schrapt
- f. Proportionaliteit  
Het voorgenomen besluit is niet proportioneel. Onderhoud van de banen is een regulier onderdeel van een luchthavenoperatie. Daar kan toe behoren dat er tijdelijk gewerkt wordt met een verminderde capaciteit. Zonder deze afweging wordt de leefomgeving voor burgers en natuur extra belast
- g. Beroep op de Luchtvaartwet  
Voor invoering van dit voorgenomen besluit wordt een beroep gedaan op de Luchtvaartwet, artikel 8.23. In artikel 8.1 is echter het verboden een luchthaven in bedrijf te hebben indien hiervoor geen luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit bestaan. Op basis daarvan kan van het honoreren van gevraagde vrijstellingen geen sprake zijn.

#### 5. De Planning

De minister verzocht u expliciet naar de effecten van de werkzaamheden en omleidingen op burgers, bedrijven, overheid en milieu. Uw antwoord was onvolledig en ontwijkend en komt manipulatief over. Onder andere het effect op het milieu wordt in uw antwoord zorgvuldig ontweken. Hoe het mogelijk is dat u met deze onzorgvuldige gegevens een aanvraag doet is qua planning onbegrijpelijk.

De minister verzocht u ook inzicht te geven of de geplande werkzaamheden niet in een korter tijdsbestek uitgevoerd kunnen worden. Inzicht in:

1. uw inzet om minder overlast voor de omgeving te veroorzaken
2. waarom de doorlooptijd van 16 weken reëel zou zijn.

Uw antwoord daarop is onduidelijk en niet of in ieder geval slecht beargumenteerd.

---

<sup>1</sup> “Tweede verzoek aanvulling vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming Schiphol”, brief van LNV aan Schiphol. Vrijgekomen informatie via Wob/Woo verzoeken.

## **6. Leefbaarheid, Veiligheid en de daarop gerichte communicatie**

Uw publicatie en communicatie is gericht op wat u “binnen uw eigen hekken/ in uw eigen belang” gaat doen. Verwijzend naar eigen plannings, tabellen en bedrijfsvoering overlaadt u burgers met ballast en strooit hen en wellicht ook de vergunningverlener zand in ogen.

Geef aan wat het gevolg is voor mij als burger, wat u eraan doet om die gevolgen zoveel mogelijk te beperken, vraag hulp bij het zoeken naar oplossingen en richt uw communicatie op mijn leefbaarheid en mijn veiligheid. Met uw manier van communiceren zult u nooit begrip krijgen en dus vooral weerstand oproepen. Geef ruimte om mee te denken en ben flexibel zodra er nieuwe inzichten of ideeën zijn. Een strakke planning is geen garantie voor een zo goed mogelijk inspelen op de leefbaarheid en veiligheid van burgers en natuur die nu al veel overlast ervaren.