

Nieuwveen, 3 oktober 2019



per e-mail: [Roel.Vincken@minienw.nl](mailto:Roel.Vincken@minienw.nl)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Hare Excellentie mevrouw C. van Nieuwenhuizen

per e-mail: [J.Sluite@minlnv.nl](mailto:J.Sluite@minlnv.nl)

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Hare Excellentie mevrouw C. Schouten

per e-mail: [service@odnzk.nl](mailto:service@odnzk.nl)

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Geachte excellenties,

Wij ondersteunen van harte het verzoek tot handhaving van de inrichting Luchthaven Schiphol met betrekking tot de Wet natuurbescherming van Mobilisation for the environment, kortweg MOB, van 15 september 2019. Vooral de NOx- en (ultra-) fijnstofemissie van de vliegtuigen die op Schiphol landen, taxiën en opstijgen is onacceptabel hoog.

De NOx-emissie van Schiphol is bijna even hoog als het totaal van de vier Rotterdamse raffinaderijen bij elkaar.

Volgens luchtvaartdeskundigen zijn er voor de luchtvaart, afgezien van minder vliegen, voorlopig geen mogelijkheden om op de korte en middellange termijn actief te sturen op reductie van NOx-emissies en daarmee verlaging van de stikstofemissie en depositie. Ook het gebruik van duurzame brandstoffen biedt voorlopig geen oplossing voor de NOx-problematiek. Daarom is beperking van het aantal vliegbewegingen de enige optie.

Er zijn in de wijde omgeving van Schiphol teveel omwonenden die dagelijks lijden onder het lawaai van de luchthaven en ziek worden van de luchtverontreiniging die veroorzaakt wordt door de luchthaven. Zie hiervoor het recente RIVM rapport (samenvatting: <https://www.rivm.nl/publicaties/onderzoek-naar-gezondheidseffecten-van-kortdurende-blootstelling-aan-ultrafijnstof>, rapport: <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0084.pdf>).

Ook de natuur heeft ernstig te lijden onder een onacceptabel hoge stikstofdepositie. Binnen onze gemeentegrenzen bevindt zich het Natura2000-gebied de Nieuwkoopse Plassen en De Haeck, waarvan het beheerplan na een complex gebiedsproces tot stand is

gekomen. Overheden en gebiedspartijen zetten zich volop in om de instandhoudingsdoelen te behalen. In overwegende mate richt deze inzet zich op het beheersen, reduceren en compenseren van (de gevolgen van) de stikstofbelasting op de kwetsbare natuur. Dit betekent een combinatie van kostbare natuurherstelmaatregelen en een breed scala aan belemmeringen t.a.v. wonen, werken en recreëren in en om het Natura2000-gebied.

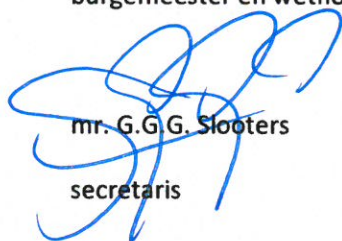
In het licht van de enorme inzet om dit natuurgebied van Europees belang te beschermen en in stand te houden, is het onaanvaardbaar dat een bedrijf als Schiphol de implicaties van de natuurwetgeving (die in casu geen ruimte laat) negeert, en ronduit schokkend als onze rijksoverheid dit zou laten gebeuren.

We onderschrijven daarom het verzoek tot handhaving van MOB, die u heeft gevraagd om het aantal vliegbewegingen te beperken tot maximaal 400.000 vliegbewegingen per jaar conform de in het MOB-verzoek genoemde referentiedatum van 7 december 2004, volgend uit de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019.

Voor de redenen van dit verzoek verwijzen wij naar het verzoek van MOB dat als bijlage wordt meegestuurd en waarin wij ons volledig kunnen vinden. Dit verzoek is online te vinden op <http://mobilisation.nl/nl/assets/downloads/schiphol/SchipholVerzoekHandhaving.pdf>.

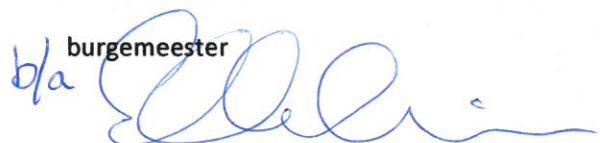
Hoogachtend, mede namens de gemeenteraad van Nieuwkoop

burgemeester en wethouders van Nieuwkoop



mr. G.G.G. Sloopers  
secretaris

F. Buijserd  
burgemeester



Gemeente Nieuwkoop  
Postbus 1  
2460 AA TER AAR  
Telefoon: 14 0172 (geen netnummer nodig)

Bijlagen:

Handhavingsverzoek MOB d.d. 15 september 2019





per post en per email: [Roel.Vincken@minienm.nl](mailto:Roel.Vincken@minienm.nl)

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
Hare Excellentie mevrouw Cora van Nieuwenhuizen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

per post en per email: [J.Sluite@minlnv.nl](mailto:J.Sluite@minlnv.nl)

**Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**  
Hare Excellentie mevrouw Carola Schouten  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

[service@odnzk.nl](mailto:service@odnzk.nl)

**Omgevingsdienst Noorseekanaalgebied**

Onze referentie: SchipholVerzoekHandhavingSept2019  
Betreft: Verzoek tot handhaving van de inrichting Luchthaven Schiphol met betrekking tot de Wet natuurbescherming

Nijmegen, 15 september 2019

Hooggeachte excellenties,

#### Ontbreken Wnb-vergunning

Uit Wob-verzoeken aan, en telefonisch overleg met, verschillende ministeries en de Omgevingsdienst is gebleken dat de Luchthaven Schiphol niet over een vergunning beschikt in het kader van de Wet natuurbescherming (verder: natuurvergunning) ondanks de bijzonder grote NOx- en ammoniakstikstof uitstoot en een forse negatieve invloed op een groot aantal natuurgebieden in tenminste 3 provincies. Ook zijn er significante effecten op de gezondheid van onder meer kinderen, die onder de rook van de Luchthaven wonen.

Het ontbreken van een Wnb-vergunning betekent dat er sprake is van een illegale situatie nu Luchthaven Schiphol activiteiten verricht in afwijking van de positief vergunde situatie op de referentiedatum die leiden tot een hogere depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden.

#### Handhavingsverzoek

MOB verzoekt het bevoegd gezag om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht door Luchthaven Schiphol per direct te beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op Luchthaven Schiphol terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

#### Vergunningplicht

Projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, zijn op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb verboden, tenzij daarvoor een vergunning is verleend. De exploitatie van de Luchthaven Schiphol is een project of andere handeling in de zin van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. De vliegtuigbewegingen die van en naar Luchthaven Schiphol plaatsvinden zorgen voor significante gevolgen voor verschillende Natura-2000 gebieden.

De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Luchthaven Schiphol heeft daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

#### Geen uitzondering op vergunningplicht

MOB wijst er in dit verzoek op dat er voor Luchthaven Schiphol geen uitzondering op de vergunningplicht bestaat. In de parlementaire geschiedenis van de Wnb zijn geen aanwijzingen te vinden dat er beoogd is de vergunningplicht van art. 2.7, tweede lid, Wnb voor de luchtvaart over de band van art. 2.7, vierde lid, Wnb buiten werking te stellen.<sup>1</sup> De activiteiten van Luchthaven Schiphol zijn niet opgenomen in de provinciale verordening als activiteiten waarop de vergunningplicht van art. 2.7, tweede lid, Wnb over de band van art. 2.9, derde lid, Wnb buiten werking wordt gesteld. De activiteiten van Luchthaven Schiphol zijn ook niet opgenomen in de beheerplannen waardoor de vergunningplicht van art. 2.7, tweede lid, Wnb niet over de band van art. 2.9, eerste lid, Wnb buiten werking wordt gesteld. Ook art. 9, achtste lid, Wnb leidt niet tot het buiten werking stellen van deze vergunningplicht omdat de gevolgen van de Luchthaven Schiphol nooit beoordeeld zijn met inachtneming van art. 6 van de Habitatrictlijn. Voor zover art. 9, achtste lid, Wnb van toepassing zou zijn acht MOB dit artikel in strijd met de Habitatrictlijn omdat in dit artikel uit wordt gegaan van een referentiedatum van 1 februari 2009. Uit het Europees recht vloeit voort dat de relevante referentiedatum de datum is van vaststelling van de lijst van gebieden van communautair belang.<sup>2</sup> Het toepassen van art. 9, achtste lid, Wnb is in strijd met het beginsel van loyale samenwerking en het doeltreffendheidsbeginsel welke voortvloeien uit het Europese recht.

#### NOx/Ammoniak emissies van de Luchthaven Schiphol

Onderstaande tabel (figuur 1) is afkomstig uit het concept MER<sup>3</sup> ten behoeve van de door de Luchthaven gewenste uitbreiding tot 540.000 vliegbewegingen. Hoewel de Aeries calculator door de Afdeling buiten werking is gesteld en deze berekeningen niet meer gebruikt kunnen worden, geeft deze Aeries berekening wel een indicatie op welke gebieden en in welke mate er stikstofdepositie plaatsvindt door vliegtuigbewegingen van en naar Luchthaven Schiphol.

Echter, zonder deze uitbreiding van het aantal vliegbewegingen zijn de gevolgen op natuurgebieden en gezondheid van omwonenden al groot. In het concept MER is ten onrechte gerekend met het gebruiksjaar 2012 ("PAS-referentiesituatie")<sup>4</sup> als referentiejaar, in plaats van de relevante referentiedatum. De relevante referentiedatum is de datum van vaststelling van de lijst van gebieden van communautair belang.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Zoals bijvoorbeeld wel gedaan is in art. 13, zevende lid, Tracéwet en art. 9, vierde lid Spoorwet wegverbreding. Zie ook: Kamerstukken II, 2011/12 33348, nr. 3 p. 118.

<sup>2</sup> Dit is bevestigd door de ABRvS op 29 mei 2019 ECLI:NL:RVS:2019:1604 in r.o 22.3.

<sup>3</sup> <https://nieuws.schiphol.nl/concept-mer-schiphol-beschikbaar/>

<sup>4</sup> Deze referentiesituatie is vervallen met het vervallen van het PAS.

<sup>5</sup> Gelet op ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1604 r.o 22.3.



Tabel 17: Resultaten AERIUS berekeningen 2022. Gegeven zijn per scenario de jaarvracht NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> alsmede de maximale depositie per hectare per Natura 2000-gebied voor de gebieden met het hoogste effect

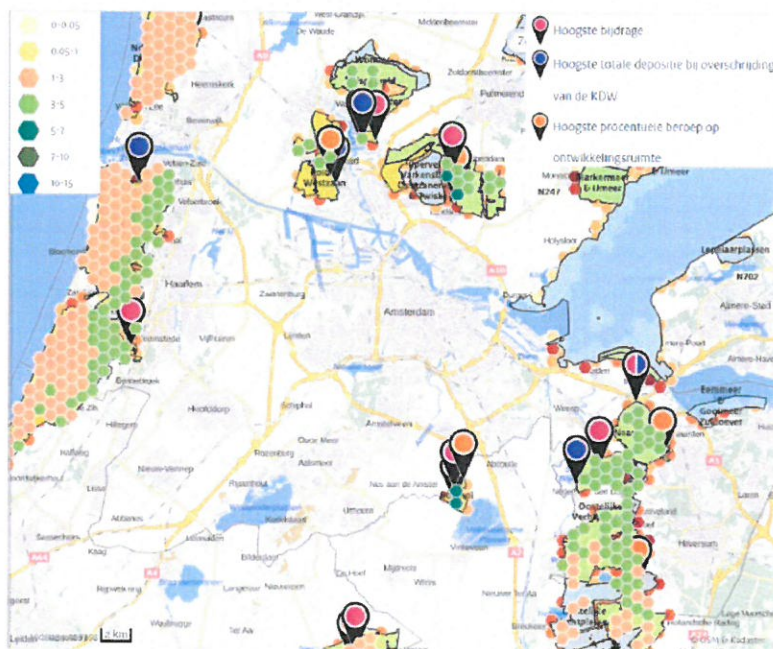
| 2022                                                 |             | REF             | 500k-<br>NNHS | Effect<br>500k<br>tov REF | 540k-<br>NNHS | Effect<br>540k tov<br>REF | Effect<br>540k tov<br>500k |
|------------------------------------------------------|-------------|-----------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|----------------------------|
| NO <sub>x</sub>                                      | ton/jaar    | 2.710,65        | 3.245,37      | 534,72                    | 3.736,90      | 1.026,25                  | 491,53                     |
| NH <sub>3</sub>                                      | kg/jaar     | - <sup>7)</sup> | 1.348         | 1.348                     | 3.371         | 3.371                     | 2.023                      |
| Naardermeer                                          | mol/ha/jaar | 4,62            | 5,38          | 0,77                      | 6,31          | 1,69                      | 0,92                       |
| Oostelijke<br>Vechtplassen                           | mol/ha/jaar | 4,55            | 5,33          | 0,78                      | 6,21          | 1,66                      | 0,88                       |
| Kennemerland-Zuid                                    | mol/ha/jaar | 4,15            | 4,84          | 0,69                      | 5,69          | 1,54                      | 0,85                       |
| Ilperveld, Varkensland,<br>Oostzamerfeld &<br>Twiske | mol/ha/jaar | 5,03            | 5,95          | 0,92                      | 6,76          | 1,74                      | 0,81                       |
| Botshol                                              | mol/ha/jaar | 5,42            | 6,35          | 0,94                      |               |                           |                            |
|                                                      |             | 5,37            | 6,30          |                           | 7,00          | 1,63                      | 0,70                       |
| Polder Westzaan                                      | mol/ha/jaar | 4,11            | 4,88          | 0,78                      | 5,43          | 1,32                      | 0,54                       |

<sup>7)</sup> Niet berekend

Figuur 1: De emissies samengevat zoals opgenomen in het concept MER ten behoeve van de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen naar 540.000 per jaar.

De Luchthaven is dus een grote emittent van zowel CO<sub>2</sub> als van NO<sub>x</sub><sup>6</sup>. MOB merkt op dat de hoge CO<sub>2</sub>-emissies van de luchthaven bijdragen aan de klimaatcrisis. MOB verzoekt het bevoegd gezag om het Urgenda vonnis mee te nemen in haar besluitvorming.<sup>7</sup>

### Effecten op natuurgebieden



Figuur 17: Depositie het scenario 540k zichtjaar 2022 (screenshot uit AERIUS Scenario)

Figuur 2: Depositie bij het scenario van 540.000 vluchtbewegingen.

<sup>6</sup> Vergelijkbaar qua grootte met de olieraffinaderij van Shell

<sup>7</sup> Gerechtshof Den Haag, 9 oktober 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:2591.

Uit de bovenstaande figuur blijkt dat de luchthaven tot op grote afstand nog een negatieve invloed heeft op natuurgebieden. Het gaat hierbij om de effecten vermisting en verzuring. MOB verwacht geen betwisting van het feit dat zich in deze natuurgebieden veel voor verzuring en vermisting gevoelige habitats bevinden waar geen sprake is van een gunstige staat van instandhouding.

#### Referentiedatum

Het is niet toegestaan dat Luchthaven Schiphol activiteiten verricht in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. Vooral nog gaat MOB ervanuit dat 7 december 2004 als referentiedatum heeft te gelden gelet op de hoofdregel zoals de Raad van State dit in haar uitspraak van 29 mei 2019 heeft geformuleerd.<sup>8</sup>

In geval van stikstofdepositie door de activiteiten van Luchthaven Schiphol op een Natura 2000-gebied dat tevens is aangewezen als speciale beschermingszone ingevolge de Vogelrichtlijn, geldt een vroegere referentiedatum, afhankelijk van de aanwijzingsdatum van het gebied, maar ten vroegste 7 juni 1994<sup>9</sup>. Indien na de referentiedatum toestemming is verleend voor een stikstofemissie die lager is dan de op de referentiedatum toegestane situatie, dan dient van die lagere toegestane situatie als referentie uitgegaan te worden<sup>10</sup>.

Volgens art. 4.3.1 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, zoals dit gold op 7 december 2004, mocht de uitstoot aan stikstofoxiden van het luchthavenluchtverkeer niet meer bedragen dan 74,6 gram per ton per gecorrigeerde vliegbeweging, waarbij het aantal gecorrigeerde vliegbewegingen gelijk is aan het gesommeerde maximum startgewicht van de vliegbewegingen in het gebruiksjaar. Ingevolge art. 4.3.1, derde lid, van het Luchthavenverkeersbesluit wordt de totale toegestane NOx-emissie naar beneden bijgesteld, wanneer in enig gebruiksjaar minder (gecorrigeerde) vliegbewegingen hebben plaatsgevonden. De toegestane waarden per gecorrigeerde vliegbeweging zijn in de huidige versie van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol niet gewijzigd.

Uitgaande van de referentiedatum van 7 december 2004 dient het aantal vliegbewegingen terug gebracht te worden tot 400.000.

Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. Dat kan pas definitief worden vastgesteld als we de volledige Aerius berekeningen hebben ontvangen, die aan de tabel op pagina 2 van de concept MER ten grondslag liggen. Deze berekeningen zijn niet met het concept MER gepubliceerd. MOB beschouwt deze berekeningen als op de zaak betrekking hebbende stukken maar heeft tevens een WOB verzoek ingediend.

#### Gezondheidseffecten van de Luchthaven

MOB volstaat hier met een quote uit de samenvatting van een recent rapport van het RIVM:  
*"Mensen die in de buurt van Schiphol wonen staan regelmatig bloot aan verhoogde concentraties ultrafijn stof. Ultrafijn stof is het aantal zeer kleine deeltjes in de lucht (kleiner dan 0,1 micrometer). De blootstelling aan ultrafijnstof rond Schiphol kan kortdurend effect hebben op de gezondheid, blijkt uit onderzoek van het RIVM. Op zulke dagen hebben kinderen meer last van luchtwegklachten, zoals kortademigheid en piepende ademhaling. Ook gebruiken kinderen dan meer medicijnen. De effecten treden vooral op bij kinderen die al klachten aan de luchtwegen hebben en hiervoor al medicijnen gebruiken.*

*Bij kinderen en gezonde volwassenen zijn kortdurende verminderingen in de longfunctie gemeten en bij de gezonde volwassen is ook kortdurende vermindering van de hartfunctie gemeten bij tijdelijk hogere blootstelling.*

---

<sup>8</sup> ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1604 r.o. 22.3.

<sup>9</sup> ABRvS 31 maart 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL9656.

<sup>10</sup> ABRvS 13 november 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1891, r.o. 4.1.



*Gemiddeld genomen zijn deze veranderingen klein en hoeven ze niet tot directe gezondheidsklachten te leiden. Voor individuen die hiervoor gevoelig zijn, bijvoorbeeld omdat ze astma of hartaandoeningen hebben, kunnen deze veranderingen groter zijn".<sup>11</sup>*

Naast directe schade aan de gezondheid leidt dit ook tot een forse economische schade.

Conclusie: de Luchthaven Schiphol veroorzaakt zowel gezondheidsschade als schade aan de natuur tot op grote afstand van de Luchthaven.

#### Activiteiten van na de voorlopige referentiedatum:

Na de voorlopige relevante referentiedatum van 7 december 2004 zijn er verschillende vergunningen verleend aan Luchthaven Schiphol. Deze veranderingen zijn relevant voor het oordeel dat er geen sprake is van continuïteit van activiteiten nadat de Natura 2000-gebieden geplaatst zijn op de lijst van gebieden van communautair belang.

#### Overzicht van de omgevingsvergunning historie

Alleen de voor de stikstofemissie relevante stukken zijn hieronder vermeld:

1. De vigerende omgevingsvergunning dateert van 1 juni 2004. Daarin wordt uitdrukkelijk aangegeven dat niet het maximale aantal vliegbewegingen is opgenomen. Wel zijn er maximale NOx-vrachten voor proefdraaien opgenomen.
2. Van 2012 dateert een vergunning voor een biovergistingsinstallatie met een capaciteit van 100 ton/dag.

De vergunning van 2004 is derhalve nog steeds vigerend, maar bevat geen maximaal aantal vliegbewegingen. Wel is er een maximale NOx-vracht ten behoeve van proefdraaien opgenomen.

Activiteiten als landen, opstijgen, taxiën en de aanleg van extra parkeerplaatsen zijn *niet* meegenomen in dit overzicht maar dragen bij aan het oordeel dat er geen sprake is van continuïteit.

#### Overzicht bouwkundige activiteiten

MOB heeft bij de gemeente Haarlemmermeer de bouwvergunningen opgevraagd, maar nog niet ontvangen. Een aantal bouwactiviteiten betreffen:

1. Polderbaan is aangelegd in 2003 en vanaf 2003 in gebruik genomen.
2. H-pier speciaal voor prijsvechters geopend in november 2005. Met de opening van deze pier, die een overblijfsel was van het Schiphol-masterplan uit 2000, werd de D-pier ontlast.
3. Extra rijbaan Tango in 2014 in gebruik genomen.
4. Op 4 april 2017 is een tijdelijke vertrekhal geopend.
5. Momenteel wordt er gebouwd aan een nieuwe pier en terminal. De opening van deze nieuwe gebouwen staat gepland op respectievelijk december 2020 en 2023.

Bij de gemeente Haarlemmermeer is een Wob-verzoek ingediend met betrekking tot de bouwvergunningen vanaf 1 januari 1998. Deze informatie is nog niet binnen.

---

<sup>11</sup> <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0084.pdf> en ook <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/06/27/rivm-ultrafijn-stof-rondom-schiphol-schaadt-gezondheid-a3965324>

### Ontwikkeling van het aantal passagiers

| Jaar | Passagiers | Jaar | Passagiers |
|------|------------|------|------------|
| 2000 | 39.606.925 | 2010 | 45.211.749 |
| 2001 | 39.531.123 | 2011 | 49.755.252 |
| 2002 | 40.736.009 | 2012 | 50.976.000 |
| 2003 | 39.960.400 | 2013 | 52.569.200 |
| 2004 | 42.541.180 | 2014 | 54.987.500 |
| 2005 | 44.163.098 | 2015 | 58.200.000 |
| 2006 | 46.066.050 | 2016 | 63.300.000 |
| 2007 | 47.794.994 | 2017 | 68.400.000 |
| 2008 | 47.430.019 | 2018 | 71.000.000 |
| 2009 | 43.570.370 |      |            |

### Samenvatting

Uit Wob-verzoeken aan, en telefonisch overleg met, verschillende ministeries en de Omgevingsdienst is gebleken dat de Luchthaven Schiphol niet over een vergunning beschikt in het kader van de Wet natuurbescherming ondanks de bijzonder grote NOx- en ammoniakstikstof uitstoot en een forse negatieve invloed op een groot aantal natuurgebieden in tenminste 3 provincies. Ook zijn er significante effecten op de gezondheid van onder meer kinderen, die onder de rook van de Luchthaven wonen.

Het aantal vliegbewegingen nam in 2018 toe tot 499.444, nog net onder het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Uitgaande van de referentiedatum van 7 december 2004 is er geen toestemming voor meer dan 400.000 vliegbewegingen per jaar omdat destijds het aantal vliegbewegingen 400.000 per jaar bedroeg.

Dit betekent dat in ieder geval 100.000 vliegbewegingen per jaar, met de daaraan gerelateerde stikstofemissies, niet vergund zijn en als illegaal dienen te worden beschouwd.

Een groei van de huidige 500.000 vliegbewegingen per jaar naar 540.000 per jaar ziet MOB daarom al helemaal niet als een realistisch juridisch scenario.

Verder merkt MOB nog op dat nergens in de vergunningen een maximaal aantal vliegbewegingen van 500.000 vliegbewegingen per jaar valt te traceren, noch in de omgevingsvergunning noch in het Luchthavenbesluit.<sup>12</sup>

### Verzoek

MOB verzoekt het bevoegd gezag om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht door Luchthaven Schiphol per direct te laten beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen op Luchthaven Schiphol terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

### Afsluitende opmerkingen:

MOB behoudt zich het recht voor om het aantal vliegbewegingen van 400.000 per jaar nog naar beneden bij te stellen wanneer uit de opgevraagde informatie blijkt dat er een eerdere referentiedatum heeft te gelden dan 7 december 2004.

---

<sup>12</sup> In art. 8.25 van de Wet luchtvaart staat dat er een luchthavenexploitatievergunning moet zijn. Wellicht is daarin een maximaal aantal vliegbewegingen opgenomen. Deze is opgevraagd.



Verder wordt opgemerkt dat hier de beginselplicht tot handhaving van toepassing is en dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn.

Het zal duidelijk zijn dat van uitbreiding van de Luchthaven geen sprake kan zijn.

Momenteel wordt er gebouwd aan een nieuwe pier en terminal, waarvan de opening staat gepland op respectievelijk december 2020 en 2023. Voor zover na te gaan is hiervoor geen passende beoordeling gemaakt en is het de vraag of deze bouw wel door kan gaan.

MOB verzoekt u om een bevestiging van ontvangst.

Vanzelfsprekend is MOB graag bereid om een toelichting te geven op de inhoud van deze brief.

Hoogachtend,



Johan Vollenbroek

Voorzitter MOB

Juridisch bijgestaan door:

- Emma Sonnemans, SORA, kvk: 75526573
- Mink Oude Breuil, OBORA, kvk: 75430592

Bijlage: Uittreksel Kamer van Koophandel van MOB



Voor: SBN  
COA  
NN  
D66  
SGP-LU  
Tegen: VVD  
Aangenomen  
E.



Motie Vreemd aan de orde

### Stikstofreductie: rechtvaardigheid en rechtsgelijkheid

De Raad van de Gemeente Nieuwkoop In vergadering bijeen op 26 september 2019

#### Constateerend dat:

- de Nederlandse overheid door een recente uitspraak van de Raad van State genoodzaakt is om nieuwe, effectieve maatregelen te nemen die de uitstoot van stikstofverbindingen terugdringt;
- vele projecten zijn stilgelegd tot deze maatregelen zijn bepaald;
- daarvoor door de landelijke politiek en commissie Remkes reeds een aantal opties genoemd zijn, waaronder het reduceren van de veestapel;
- recent bekend is geworden dat luchthaven Schiphol niet over een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming beschikt, terwijl de uitstoot van NOx (stikstofoxiden) door de luchtvaart aanzienlijk is <https://www.cbs.nl/nl-nl/faq/luchtvaart/hoeveel-uitstoot-veroorzaakt-de-nederlandse-luchtvaart> en er nog discussie is over de juiste rekensystematiek voor allocatie van stikstofuitstoot en -depositie;
- Schiphol een groeiscenario nastreeft.

#### Overwegende dat:

- het reduceren van de stikstofuitstoot van groot belang is voor het behoud van de natuurwaarden van Natura2000-gebied De Nieuwkoopse Plassen;
- de gemeente Nieuwkoop medeverantwoordelijke partij is voor het beheer van dit gebied;
- het voor de inwoners van Nieuwkoop van belang is dat er o.a. woningen en scholen gebouwd kunnen worden, projecten die nu 'on hold' staan;
- boerenbedrijven en boerenfamilies een wezenlijk onderdeel vormen van onze lokale gemeenschappen en wij goed begrijpen dat zij zich aangevallen voelen en zich grote zorgen maken over hun toekomst.

#### Concluderende dat:

- het leven in een democratische rechtstaat vraagt dat lusten en lasten van het vinden van een nieuwe balans tussen natuur, economie en leefomgeving eerlijk verdeeld worden;
- niemand boven de wet staat;
- de ~~gemeente Nieuwkoop~~ <sup>overheid</sup> als bevoegd gezag van inwoners en ondernemers zal moeten eisen dat zij (blijven) voldoen aan natuurwetgeving, waarvan stikstofuitstoot een belangrijk onderdeel is;

- ~~de gemeente de taak heeft om handhavend op te treden wanneer de natuurwetgeving niet wordt nageleefd;~~
- het als overheid niet uit te leggen is aan inwoners, boeren, ondernemers en maatschappelijke organisaties dat hun activiteiten niet, nog niet of niet langer toegestaan zijn, als een grote partij als Schiphol zonder vergunning mag opereren en mogelijk zelfs mag groeien;

**Verzoekt het college:**

- om het verzoek tot handhaving van de inrichting Luchthaven Schiphol met betrekking tot de Wet natuurbescherming van de Mob te ondersteunen, ~~dan wel een eigen handhavingsverzoek in te dienen;~~
- ~~alles te doen dat in het vermogen van een lokale overheid ligt om ervoor te zorgen dat toekomstige besluiten over Schiphol en luchtvaart zullen voldoen aan de natuurwetgeving;~~
- zich op gepaste momenten en plaatsen uit te spreken en blijven uitspreken voor het belang van een eerlijke verdeling van lusten en lasten bij het vinden van oplossingen voor de terugdringing van de uitstoot van stikstofverbindingen.

en gaat over tot de orde van de dag.

D66 Nieuwkoop  
Annette Pietersen

Natuurlijk Nieuwkoop  
Berry Dors