



Advies en rechtsbijstand in bestuursrecht

Adviesbureau Het Groene Schild
Postbus 638
6700 AP Wageningen

IBAN NL17INGB0006991377

Ir. A.K.M. van Hoof
Telefoon 0620 – 597491

Email hetgroeneschild@gmail.com

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Mijn kenmerk: 22-31a/Ehhv
Betreft: verzoek om handhaving

Wageningen, 12 mei 2022

Hooggeachte heer,

1

Namens de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A., Waldeck Pyrmontsingel 18, 6521 BC Nijmegen, de Stichting Brabantse Milieufederatie, Spoorlaan 434B, 5038 CH Tilburg en de Vereniging Natuurmonumenten, Postbus 2166, 3800 CD Amersfoort (verder te noemen: cliënten) vraag ik met spoed uw aandacht voor het volgende:

Nu de maatregelen in het kader van de coronacrisis afgeschaald zijn, stijgt het vliegverkeer weer snel. De recente problemen rond de drukte op Schiphol zijn tekenend hiervoor. Als gevolg van de corona-crisis was het vliegverkeer van het civiel gebruik op Eindhoven Airport volgens cijfers van het CBS gedaald van 40.209 in het pre-corona-jaar 2019 naar 17.875 in 2020 en 20.524 in 2021 (zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/37478hvy>). Uit dezelfde cijfers van het CBS blijkt eveneens dat in de maanden januari en februari 2022 alweer respectievelijk 2133 en 2151 vluchten plaatsvonden. Dat is een veelvoud van het aantal vluchten in dezelfde maanden in 2021 (respectievelijk 572 en 169 vluchten). Het is dan ook zeer aannemelijk dat het daadwerkelijke aantal vluchten in 2022 (aanzienlijk) hoger zal uitvallen dan het aantal vluchten in 2021.

Hoewel Eindhoven Airport NV reeds op 1 oktober 2020 een vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft aangevraagd voor het project Civiel gebruik Eindhoven Airport, beschikt het bedrijf nog altijd niet over een dergelijke vergunning. Het bedrijf heeft bovendien nooit over een natuurvergunning beschikt. Nu de aanvraag reeds meer dan anderhalf jaar in behandeling is, zonder dat het tot besluitvorming is gekomen, moet aangenomen worden dat de natuurvergunning niet verleend kan worden. De beslistermijn is immers reeds zeer ruim overschreden.

Eindhoven Airport deponert vanwege het project Civiel gebruik Eindhoven Airport stikstof op een groot aantal Natura 2000-gebieden. Daarbij betreffen de dichtstbijgelegen gebieden, waarop de luchthaven de hoogste stikstofdeposities genereert, gebieden waarvan de kritische

depositiewaarden voor stikstof voor de beschermde habitats en leefgebieden al veel jaren zeer ruim worden overschreden. Deze gebieden worden dan ook bijzonder ernstig met stikstof belast. Het gaat dan in het bijzonder om gebieden als het Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en de Deurnsche Peel & Mariapeel. Maar ook op andere Natura 2000-gebieden zoals de Rijntakken, de Strabrechtse Heide & Beuven en Kempenland-West deponeren Eindhoven Airport een relatief hoge stikstofdepositie.

De stikstofemissie neemt bij moderne toestellen bovendien toe. Dat komt omdat vliegtuigen steeds efficiëntere motoren hebben. Een belangrijk deel van die hogere efficiëntie wordt gerealiseerd via het thermodynamische rendement, of eenvoudig gezegd: de bedrijfstemperatuur van de motoren gaat omhoog. Dat is mogelijk door het gebruik van nieuwe materialen/legeringen die deze temperaturen aan kunnen. Een hogere bedrijfstemperatuur levert door minder brandstofverbruik minder CO₂ op, maar in ruil daarvoor juist méér NO_x. Zie ook <https://pubs.acs.org/doi/10.1021/acs.est.7b05719> en <https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/technology-and-design/aircraft-engine-emissions>. Een gelijkblijvend aantal vliegbewegingen zal dus leiden tot een toename van de stikstofdepositie vanwege Eindhoven Airport. Een stijgend aantal vliegbewegingen zal uiteraard tot een nog sterkere stijging leiden.

2 Nu nimmer een natuurvergunning is verleend, geldt voor de referentiesituatie blijkens de jurisprudentie de laagste milieutoestemming die geldig is of gegolden heeft vanaf de referentiedatum. Voor het project Civiel gebruik Eindhoven Airport is de referentiesituatie bepaald op 18050 vliegbewegingen, op basis van het Koninklijk besluit van 6 september 1979 en het besluit van 28 december 2000 ex art. 33 van de Luchtvaartwet. Zie de uitspraak ECLI:NL:RBSHE:2006:AY5002, r.o. 1 en de zienswijze die cliënten hebben ingediend naar aanleiding van de ontwerp-natuurvergunning met uw kenmerk DGNVVG / 20250895. Daarbij betrof het bovendien voor het grootste deel licht vliegverkeer, met een lagere stikstofemissie. Duidelijk is aan de hand van de in die zienswijze besproken toestemmingsbesluiten dat de referentiesituatie veel lager is dan het vliegverkeer in de pre-corona-jaren.

Cliënte Mobilisation for the Environment heeft eerder, in 2019, een handhavingsverzoek ingediend ten aanzien van Eindhoven Airport. Dit handhavingsverzoek is afgewezen en die afwijzing is in beslissing op bezwaar in stand gebleven. Redengevend voor de afwijzing was onder meer het verwachte veel lagere aantal vliegbewegingen ten gevolge van de coronacrisis. Deze omstandigheid, plus de wetswijziging van 1 januari 2020 en de jurisprudentie naar aanleiding hiervan (uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:71 De Logt) was voor deze cliënte destijds redengevend om geen beroep aan te tekenen tegen deze besluitvorming. De verwachting was immers dat als gevolg van de coronacrisis het aantal vliegtuigbewegingen zou dalen tot omstreeks of beneden de referentiesituatie, zodat niet langer verwacht werd dat de stikstofdepositie hoger zou uitvallen dan de referentiedepositie. Er zou dan niet langer sprake zijn van een overtreding. De overtreding zou door de coronacrisis feitelijk beëindigd worden. Gezien de CBS-cijfers lijkt deze cliënte dit goed ingeschat te hebben. Het is uw verantwoordelijkheid als bevoegd gezag om de precieze stikstofdepositie in kaart te brengen. In het eerste corona-jaar 2020 is het aantal vliegbewegingen in ieder geval gedaald tot beneden het aantal in de referentiesituatie, zodat het stikstofdepositieniveau in de referentiesituatie mogelijk niet langer overschreden werd.

De ontwikkelingen zijn thans zo dat het vliegverkeer weer zodanig toeneemt dat er sprake is van een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat het aantal vliegbewegingen in 2022 (ver) zal uitkomen boven het aantal in de referentiesituatie. Dit hogere aantal vliegbewegingen zal ook leiden tot een hogere stikstofdepositie dan in de referentiesituatie, gelet op de relatie tussen het aantal vliegbewegingen en de stikstofemissie. In het tweede

corona-jaar 2021 is het aantal vliegbewegingen al weer zodanig gestegen dat het klaarblijkelijk weer boven de referentiesituatie uit is gekomen. Vermoedelijk is inmiddels dus alweer sprake van een hogere stikstofdepositie dan in de referentiesituatie, zodat het project mogelijk significante effecten veroorzaakt op de Natura 2000-gebieden, zonder in het bezit te zijn van een natuurvergunning hiervoor. Gelet hierop is de overtreding, die in 2020 mogelijk beëindigd was, kennelijk weer begonnen, of anders in ieder geval ernstiger geworden.

Gelet op de huidige ontwikkelingen is de verwachting dat in 2022 het aantal vliegbewegingen en daarmee de stikstofdepositie nog aanzienlijk verder zal toenemen, als u niet ingrijpt. Voor zover er niet al sprake zou zijn van een overtreding, is er daarmee in ieder geval sprake van een klaarblijkelijk gevaar van een op korte termijn te verwachten overtreding van een concreet bij of krachtens de wet gesteld voorschrift. Voor zover uw beginselplicht tot handhaving u niet al verplicht om handhavend op te treden tegen de overtreding die thans kennelijk al is aangevangen, bestaat er in het klaarblijkelijk gevaar van een (ernstiger) overtreding in 2022 hoe dan ook aanleiding om een preventieve bestuursdwangaanschrijving of het opleggen van een preventieve last onder dwangsom uit te doen gaan.

Hierin ligt dan ook een nieuw feit of een veranderde omstandigheid ten opzichte van de afwijzende beschikking op het vorige handhavingsverzoek, waardoor nu wel weer sprake is van een overtreding of minimaal van een klaarblijkelijk gevaar van een op korte termijn te verwachten overtreding.

3 Gelet op de ruime termijnoverschrijding van de natuurvergunningaanvraag en gelet op het grote verschil tussen de referentiesituatie en de verwachte aantallen vliegbewegingen in 2022, is het niet aannemelijk dat deze overtreding gelegaliseerd kan worden. Er kan in ieder geval geen concreet zicht op legalisatie aangenomen worden.

Deze overtreding is ernstig. De Natura 2000-gebieden zijn immers ernstig stikstofoverbelast, waardoor passende maatregelen moeten worden getroffen om de bedreiging door stikstofoverlast tegen te gaan. De staat van instandhouding van de gebieden is veelal niet gunstig. Het project Civiel gebruik Eindhoven Airport deponert bovendien stikstof op een groot aantal Natura 2000-gebieden en de stikstofdepositie op relatief dichtbij gelegen Natura 2000-gebieden, waaronder Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en de Deurnsche Peel & Mariapeel, is behoorlijk hoog. Handhavend optreden is daarom niet onevenredig. Integendeel is het van groot belang dat u deze overtreding c.q. de op korte termijn te verwachten overtreding voorkomt door (al dan niet preventief) handhavend op te treden.

Namens cliënten verzoek ik u daarom om zo spoedig mogelijk een (al dan niet preventieve) bestuursdwangaanschrijving danwel een effectieve (al dan niet preventieve) dwangsomaanschrijving uit te doen gaan aan de uitvoerder van het project Civiel gebruik Eindhoven Airport, teneinde de overtreding van de Wet Natuurbescherming te (doen) beëindigen en beëindigd te laten, c.q. te voorkomen dat het bedrijf de Wet natuurbescherming weer overtreedt, door meer stikstof op Natura 2000-gebieden te deponeren dan op basis van de referentiesituatie is toegestaan. Daartoe dient in ieder geval het aantal vliegbewegingen beperkt te worden.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jan Hoof', written on a light-colored background.

Ir. A.K.M. van Hoof