



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: 22-31b/RTHAhhv
Betreft: verzoek om handhaving

Wageningen, 12 mei 2022

Hooggeachte heer,

1

Namens de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A., Waldeck Pymontsingel 18, 6521 BC Nijmegen en de Bewonersvereniging tegen Vliegtuigoverlast, Vuurpijlstraat 12A, 3053 EZ Rotterdam (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 op Rotterdam-The Hague Airport gedaald van 21049 groot vliegverkeer (> 6 ton) in het pre-corona-jaar 2019 naar 7964 in 2020 (het klein vliegverkeer bleef ongeveer gelijk met respectievelijk 31390 en 30689 vliegbewegingen). In 2021 was het aantal bewegingen met groot vliegverkeer 9952 en met klein vliegverkeer 36185 (cijfers Feiten en Cijfers 2019, 2020 en 2021 op <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/luchthaven-en-ik/omgeving-leefbaarheid/feiten-en-cijfers/>). Blijkens de gegevens over de eerste maanden van 2022 ontwikkelt het aantal groot vliegverkeerbewegingen zich weer in een trend dat de index ten opzichte van 2021 292 % bedraagt. Zie het overzicht op de volgende pagina. Er is kennelijk sprake van een snelle groei richting het pre-corona-niveau.

Hoewel Rotterdam The Hague Airport reeds op 1 oktober 2020 een vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft aangevraagd, 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.

Overzicht verkeer en vervoer
2022 per maand



		Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totaal	Index tov 2021
Vliegtuig-bewegingen	Lijndiensten	495	504	781										1.780	
	Vakantievluchten	8	8	12										28	
	Ad hoc vluchten	3	3	3										9	
	Vrachtvluchten	36	17											53	
	Taxi-/zakenvluchten	327	342	498										1.167	
	Lesvluchten	918	1.067	2.031										4.016	
	Privevluchten	382	371	923										1.676	
	Medisch spoedverkeer	335	447	518										1.300	
	Politie/Overheid/Militair	20	14	59										93	
	Overig verkeer	272	307	616										1.195	
	Totaal	2.796	3.080	5.441										11.317	65,1%
	Totaal overlandvluchten	1.438	1.514	2.461										5.413	
	Totaal terreinvluchten	1.358	1.566	2.980										5.904	
	Totaal grote luchtvaart (>6 ton)	799	854	1.381										3.034	292,0%
Totaal kleine luchtvaart (<6 ton)	1.997	2.226	4.060										8.283	36,2%	
Nachtvluchten (23.00-07.00)	46	74	81										201	43,6%	
Uitwijkers	9	3	17												

		Jan	Feb	Mrt	Totaal	Index tov 2021
Passagiers	Lijndiensten	57.702	62.410	99.550	219.662	14117,6%
	Vakantievluchten	990	900	1.499	3.389	
	Ad hoc vluchten	211	200	114	525	
	Overig verkeer	701	806	1.247	2.754	
	Transito	26	36	19	81	
Totaal (incl transito)	59.630	64.352	102.429	226.411	3040,7%	

		Jan	Feb	Totaal	Index tov 2021
Vracht/Post	Totaal vracht (in tonnen)	3	0	3	
	Totaal post (in tonnen)				

2

Rotterdam-The Hague Airport deponereert vanwege haar activiteiten stikstof op een groot aantal Natura 2000-gebieden. Hieronder vallen ook Vogelrichtlijngebieden waarvoor als referentiedatum 24 maart 2000 of vroeger geldt. Dit geldt onder meer voor de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Dat is van belang omdat met het Aanwijzingsbesluit van 2001 het project werd gewijzigd zonder dat een passende beoordeling is gemaakt. Het daaraan voorafgaand geldende Aanwijzingsbesluit 1964 bood geen inzicht in de exacte begrenzing van het gebruik. In dergelijke gevallen is het in de jurisprudentie geaccepteerd om de referentiesituatie af te leiden van het feitelijk gebruik. Dit is van groot belang, want Rotterdam The Hague Airport heeft zich in werkelijkheid sinds die jaren fors ontwikkeld. Het aantal lijndiensten en groot vliegverkeer is toegenomen. De luchthaven heeft zich dan ook ontwikkeld van een kleine luchthaven voor voornamelijk zakelijk verkeer, waar in 2001 nog sprake van was, tot een vliegveld dat in belangrijke mate gericht is op het faciliteren van groot vliegverkeer veelal ten behoeve van vakantievluchten. Het project is daarom sterk gewijzigd en dit heeft een sterke toename van de stikstofdepositie tot gevolg. Cliënten verwijzen voor een uitgebreide beschouwing van de referentiesituatie naar de zienswijze die zij hebben ingediend naar aanleiding van de ontwerp-natuurvergunning met uw kenmerk DGNVLG / 20250901.

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 Rotterdam-The Hague Airport. Een stijgend aantal vliegbewegingen zal uiteraard tot een nog sterkere stijging leiden. De ontwikkeling van het groot vliegverkeer is daarbij van groter belang dan van het klein vliegverkeer, vanwege de grotere stikstofuitstoot van groot vliegverkeer.

3 Gezien de ontwikkeling die de luchthaven heeft doorgemaakt sinds de referentiedata en gezien de groei van het vliegverkeer nu de coronacrisis voorbij is, is er sprake van een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat het aantal vliegbewegingen (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. Er is daarmee 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 die overtreding niet daadwerkelijk al is aangevangen. 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.

Cliënte Mobilisation for the Environment heeft eerder, in 2019, een handhavingsverzoek ingediend ten aanzien van Rotterdam The Hague 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. De duidelijke daling van met name het groot vliegverkeer als gevolg van de coronacrisis in de jaren 2020 en 2021, bevestigen deze inschatting van deze cliënte. Het is uw verantwoordelijkheid als bevoegd gezag om de precieze stikstofdepositie in kaart te brengen.

De thans plaatsvindende ontwikkelingen in het vliegverkeer vormen echter een nieuw feit of een veranderde omstandigheid, waardoor nu wel weer sprake is van een klaarblijkelijk gevaar van een op korte termijn te verwachten overtreding dan wel zal de overtreding, voor zover deze niet of niet langer beëindigd is, ernstiger van karakter worden.

Gelet op de ruime termijnoverschrijding van de natuurvergunningaanvraag en gelet op de omvang van de ontwikkelingen van de luchthaven sinds de referentiesituatie en de ontwikkelingen van het vliegverkeer sinds het einde van de coronacrisis, 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 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. Rotterdam The Hague Airport deponert bovendien stikstof op een groot aantal Natura 2000-gebieden. 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.

4 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 Rotterdam The Hague 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.

Hoogachtend,



Ir. A.K.M. van Hoof