

Aan de volksvertegenwoordigers en bestuurders in de gemeenten rond Eindhoven Airport en in de provincie

zoals u weet, heeft de minister, in reactie op een handhavingsverzoek van milieuactivist Vollenbroek, geeist dat de Nederlandse luchthavens, waaronder Eindhoven Airport, een natuurvergunning aanvragen. Bij de meeste luchthavens was die er niet.

Er ligt nu een Ontwerp-besluit van de minister om de, inmiddels aangevraagde, natuurvergunning te verlenen.

Het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) en Van Hoof Advies namens Mobilisation for the environment, de organisatie van Johan Vollenbroek, hebben hierover, onafhankelijk van elkaar, een negatieve zienswijze uitgebracht.

De kern van de zaak is, volgens BVM2, dat de vergunning verleend mag worden als in de vergunde situatie er minder stikstofdepositie plaats vindt dan in de situatie die nu van kracht is. Dat is die welke in het Luchthavenbesluit 2014 na extrapolatie voor 2020 gedefinieerd is.

Volgens de minister is dat het geval en volgens BVM2 is zeer de vraag. Het is zelfs zo onzeker, dat de aanvraag moet worden afgewezen, en dat het rekenwerk opnieuw moet worden gedaan.

Naar de mening van BVM2 heeft de minister dat, wat onder het Luchthavenbesluit 2014 mogelijk is, vergaand opgepimpt zodat deze opgepimpte referentie boven de actuele situatie uitkomt. Of de niet-opgepimpte referentie dat ook doet, is zeer de vraag.

Overigens leidt het oppimpen ook bij het geluid tot problemen.

Bijgevoegd persbericht legt het samengevat uit en verwijst naar een artikel op de website van BVM2, waar het nog uitgebreider behandeld wordt, en waar ook een link naar de zienswijze namens Vollenbroek te vinden is.

Met vriendelijke groeten

Bernard Gerard
secretaris BVM2

06-81315549 (voorkeur)

040-2454879

bjmgerard@gmail.com



Persbericht

Eindhoven, 28 maart 2021

BVM2 in zienswijze: wijs de natuurvergunning voor Eindhoven Airport af

Voor stikstofuitstoot is een vergunning nodig op basis van de Wet natuurbescherming van het Ministerie van LNV. Eindhoven Airport en Defensie hebben deze vergunning (nog) niet.

Milieuactivist Johan Vollenbroek heeft handhaving van deze wetsovertreding geëist. De minister heeft dit afgewezen maar wel tegen Eindhoven Airport gezegd dat ze met ingang van 1 oktober 2020 een vergunning moesten aanvragen. Met enige vertraging is dat inmiddels gebeurd en het Ontwerp-besluit op deze aanvraag ligt nu ter inzage. De minister wil deze vergunning afgeven.

BVM2 heeft een zienswijze ingediend en meent dat de vergunning niet verstrekt mag worden en dat de berekeningen moeten worden overgedaan. Ook de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) en Mobilisation for the environment, bij monde van Johan Vollenbroek, hebben een zienswijze ingediend.

Het is ingewikkelde materie, maar ontgaan van alle subtiliteiten komt het op het op de volgende hoofdpunten neer:

1. De natuurvergunning kan volgens de minister verleend worden als de actuele, feitelijke situatie onder de norm ligt welke vanuit een referentie berekend is.
2. Als referentie is gekozen: het Luchthavenbesluit 2014, geëxtrapoleerd (voorspelling op basis van bekende gegevens) naar 2020.

- a. Dit bestrijdt BVM2. De referentie zou moeten zijn: de aanwijzing van Raad van State 2009 of de Habitatrichtlijn 2009 (<https://ec.europa.eu/environment/nature/legislation/habitatsdirective>)
Noodgedwongen redeneert BVM2 vanuit het Luchthavenbesluit.
 - b. De actuele situatie bevat de cijfers over 2019, geëxtrapoleerd naar 2020 (het jaarverslag van Eindhoven Airport over 2020 is nog niet uit en bovendien hadden we toen al te maken met corona).
 - c. De minister beweert dat in de actuele situatie minder stikstof wordt uitgestoten dan de genoemde referentie en dat de vergunning daarom verleend mag worden.
3. BVM2 beweert dat de referentie vanuit 2014 onjuist geëxtrapoleerd is naar 2020, omdat zij ingevuld is met vlootmixen (samenstelling van meerdere vliegtuigtypes) en passagiersaantallen die niet in het Luchthavenbesluit staan.
Zowel de landzijdige (het vliegveld-gerelateerde wegverkeer) als de luchtzijdige stikstofemissies worden vanuit het Luchthavenbesluit 'opgepimpt'.
4. Omdat er gerede kans is dat de vanuit 2014 afgeleide stikstofemissies – als deze extrapolatie wel correct uitgevoerd was – lager zijn dan de actuele emissies en niet hoger zoals de minister beweert, mag de vergunning niet worden verleend en moeten de op 2014 gebaseerde emissies opnieuw worden uitgerekend.
5. De discussie over het 'oppimpen' van de stikstof vertoont gelijkenis met dezelfde discussie over de geluidscontouren, die zich nu taai voortsleept.
6. Het is merkwaardig dat de militaire luchtvaart een aparte vergunning zou moeten krijgen terwijl de civiele en de militaire luchtvaart in het Luchthavenbesluit samen behandeld worden.

De zienswijzen van BVM2 en Johan Vollenbroek zijn te vinden op <https://bvm2.nl/bvm2-levert-zienswijze-in-over-natuurvergunning-eindhoven-airport> .

Nadere inlichtingen bij Bernard Gerard, secretaris BVM2.
06-81315549 (voorkeur) / 040-2454879
bjmgerard@gmail.com