



per post en per email: 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
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Hare Excellentie mevrouw Carola Schouten
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Uw referentie:

Onze referentie: SchipholVerzoekVliegveldenSept2019

Betreft: Verzoek tot handhaving van luchthavens (1) Eindhoven Airport, (2) Rotterdam The Hague Airport, (3) Lelystad, (4) Maastricht Aachen Airport, en (5) Groningen Airport Eelde met betrekking tot de Wet natuurbescherming

Nijmegen, 20 september 2019

Hooggeachte excellenties,

Inleiding

De sectoren die significant bijdragen aan de stikstofcrisis zijn (1) verkeer (over de weg en door de lucht), (2) landbouw (inclusief veehouderij), (3) industrie/energie/bouw, en tot slot (4) huishoudens.

Alle vier sectoren dragen bij aan het probleem, en dus vormen deze vier sectoren ook de oplossing ervan. Met andere woorden: er moeten keuzes worden gemaakt welke sector hoeveel stikstof inlevert.

Van belang is dat het niet alleen gaat om het veilig stellen van onze Natura 2000-gebieden maar evenzeer om het reduceren van de grote maatschappelijke kosten van luchtverontreiniging door NOx en ammoniak, die volgens het CPB vele miljarden per jaar bedragen. En dan hebben we het alleen over de in geld uit te drukken schade zonder het menselijk leed dat hierdoor wordt veroorzaakt.

In de afgelopen weken is de publieke discussie nogal eenzijdig gevoerd in die zin dat met name de intensieve veehouderij in zou moeten leveren. Dat is zeer zeker ook het geval, *maar dan wel in combinatie met inleveren van stikstof door de andere bovengenoemde sectoren.*

Met betrekking tot de sector weg- en luchtverkeer zijn een aantal maatregelen snel en kosteneffectief uit te voeren zoals verlagen van maximale snelheid op alle Nederlandse snelwegen tot 100 km/uur. Tegelijk dient ook zo snel mogelijk te worden gestart met invoering van rekeningrijden.

Quote uit het Rapport 2019-0091R/Grootschalige concentratie- en depositiekaarten/2019RIVM¹:

“De gemeten concentraties stikstofdioxide (NO₂) in de lucht zijn in 2018 gemiddeld iets lager dan in 2017. Voor 2020 worden de concentraties enkele microgrammen hoger ingeschat dan vorig jaar. Dat komt vooral door tegenvallers in de verkeersemisies”.

Dit onderstreept nog eens het grote belang van verlaging van de maximumsnelheid en invoering van rekening rijden.

Zie de onderstaande tabel met een overzicht van de emissies.

Bijlage 1. Nederlandse emissies in de scenario's

In de Tabellen B1.1 tot en met B1.6 staan de Nederlandse emissies van NO_x, primair PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂ en NH₃ zoals gebruikt in de verschillende scenario's.

Tabel B1.1 Nederlandse emissies (miljoen kilogram) voor 2017 zoals gebruikt voor de GCN-berekeningen voor de kaarten van 2018

	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	SO ₂	NH ₃
2017					
Industrie	24,9	7,0	2,8	9,2	1,5
Raffinaderijen	4,8	0,2	0,2	11,1	0,0
Energiesector	17,2	0,2	0,2	4,2	0,0
Afvalverwerking	3,9	0,0	0,0	0,9	0,5
Verkeer	132,2	6,7	4,3	0,5	4,4
Landbouw	11,4	6,3	0,7	0,1	113,0
Huishoudens	7,4	4,1	4,0	0,4	10,4
HDO en bouw	7,1	2,1	0,6	0,1	0,6
Zeescheepvaart	95,8	2,7	2,6	5,1	0,0
Totaal ¹	208,9	26,6	12,8	26,6	130,5

1. Totaal van de NEC-categorieën, dus exclusief zeescheepvaart.

Onduidelijk is of de emissies van het vliegverkeer zijn meegenomen onder “Verkeer”. De bijdrage van de sector verkeer aan de totale NO_x-emissie is daarmee 63% van het totaal (exclusief de zeescheepvaart).

Opgemerkt wordt dat de berekende NO_x-emissie voor Schiphol 3,4 miljoen kg/jaar bedraagt bij 500.000 vliegbewegingen/jaar en 3,8 miljoen kg bij 540.000 vliegbewegingen/jaar.

De NO_x-emissie van Schiphol is dus bijna zo hoog als het totaal van de vier Rotterdamse raffinaderijen bij elkaar. De stofemissie van het verkeer is ruim 30 maal zo hoog als de stofemissie van alle vijf Nederlandse raffinaderijen bij elkaar.

Onze conclusie is dat de sector weg- en vliegverkeer substantieel dient bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NO_x en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren.

Eerder deze week heeft MOB een handhavingsverzoek ingediend met betrekking tot Luchthaven Schiphol.

¹ <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0091.pdf>

Het hier voorliggende handhavingsverzoek betreft de hierboven genoemde vliegvelden/inrichtingen (1) Eindhoven Airport, (2) Rotterdam The Hague Airport, (3) Lelystad, (4) Maastricht Aachen Airport, en (5) Groningen Airport Eelde.

In het kader van efficiënte behandeling van dit verzoek gaat MOB ermee akkoord als dit handhavingsverzoek als vijf aparte verzoeken beschouwd wordt.

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 bovengenoemde luchthavens zijn projecten of andere handelingen in de zin van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. De vliegtuigbewegingen die van en naar de luchthavens 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. Bovengenoemde luchthavens hebben 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 luchthavens geen uitzondering op de vergunningplicht bestaat. In de parlementaire geschiedenis van de Wnb zijn geen aanwijzingen te vinden dat 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.² De activiteiten van de luchthavens zijn niet opgenomen in provinciale verordeningen 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 luchthavens 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 luchthavens 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.³ 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.

Referentiedatum

Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. Vooralsnog 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.⁴

² Zoals bijvoorbeeld wel gedaan is in art. 13, zevende lid, Tracéwet en art. 9, vierde lid Spoedwet wegverbreding. Zie ook: Kamerstukken II, 2011/12 33348, nr. 3 p. 118.

³ Dit is bevestigd door de ABRvS op 29 mei 2019 ECLI:NL:RVS:2019:1604 in r.o 22.3.

⁴ ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1604 r.o 22.3.

In geval van stikstofdepositie door de activiteiten van de vijf luchthavens 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 1994⁵.

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 worden⁶.

Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004.

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.

Gezondheidseffecten van de luchthavens

MOB volstaat hier met een quote uit de samenvatting van een recent rapport van het RIVM met betrekking tot Schiphol:

“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 volwassenen is ook kortdurende vermindering van de hartfunctie gemeten bij tijdelijk hogere blootstelling. 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”.⁷

Natuurlijk zijn de vijf bovengenoemde luchthavens veel kleiner dan Schiphol. Echter, dat neemt niet weg dat ook zij lokaal en regionaal belangrijke bronnen zijn van NO_x/NO₂ en (ultra)fijnstof.

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

Handhavingsverzoek

MOB verzoekt het bevoegd gezag om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht door (1) Eindhoven Airport, (2) Rotterdam/The Hague Airport, (3) Lelystad, en (4) Maastricht Aachen Airport, en (5) Groningen Airport Eelde per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

MOB verzoekt het bevoegd gezag om het Urgenda vonnis mee te nemen in haar besluitvorming en te betrekken in de motivering.⁸

Afsluitende opmerkingen:

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

⁵ ABRvS 31 maart 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL9656.

⁶ ABRvS 13 november 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1891, r.o. 4.1.

⁷ <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>

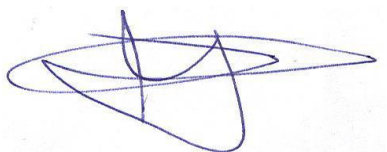
⁸ Gerechtshof Den Haag, 9 oktober 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:2591.

Verder wordt opgemerkt dat hier de beginselplicht tot handhaving van toepassing is en dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn.
Tevens merkt MOB op dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.⁹

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

⁹ Zie bijvoorbeeld Stadt Papenburg (ECLI:EU:C:2010:10 r.o. 44 e.v.)