



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

PLEITNOTITIE

=====

Hoorzitting Rotterdam-The Hague Airport
datum: 24 augustus 2020, 10.00 uur

Behandeling van het bezwaar van de Coöperatie Mobilisation for the Environment tegen de afwijzing van het handhavingsverzoek inzake Rotterdam-The Hague Airport.

Geachte Voorzitter,

RTHA kan ook op verder af gelegen N2000-gebieden, zoals Naardermeer, Kampina, Deurnsche Peel & Mariapeel en Groote Peel een stikstofdepositie veroorzaken die zodanig is dat significante effecten niet op voorhand uit te sluiten zijn. In bezwaar (punt 12) is er op gewezen dat er dan sprake moet zijn van een rekenkundig berekenbare depositietoename. Om een globale inschatting te maken kan uitgegaan worden van productie 1 bij het bezwaar inzake Schiphol. Daar is een indicatieve stikstofdepositieberekening uitgevoerd op alle Nederlandse natuurgebieden op basis van de cijfers van Schiphol uit 2017. Toen waren er bijna 500.000 vliegtuigbewegingen. RTHA levert een ordegrootte van 20.000 grote vliegtuigbewegingen, dus ongeveer 1/25^e deel daarvan. Ik tel dan de kleine luchtvaart, ook aanzienlijk in aantal, nog niet mee. Er zijn voor Schiphol deposities berekend op de Kampina van 1,21 mol. Als RTHA op dezelfde afstand zou liggen, dan zou dus een depositie in de orde van 1/25 deel daarvan te verwachten zijn, dus ongeveer 0,05 mol. RTHA ligt echter iets dichterbij dit gebied dan Schiphol (ongeveer 70 km, Schiphol ruim 80 km), dus de depositie zal mogelijk nog iets hoger uitvallen.

Voor de Groote Peel levert Schiphol 0,78 mol. RTHA zou dus als het even ver weg zou liggen ongeveer $1/25 = 0,03$ mol veroorzaken. RTHA ligt echter wat dichterbij dan Schiphol, dat op 125 km afstand ligt.

Clïente beschikt over indicatieve berekeningen met AERIUS voor Rotterdam-The Hague Airport op basis van het feitelijk gebruik in 2017, waar inderdaad vergelijkbare deposities uit komen (Kampina: 0,05 mol, Deurnsche Peel & Mariapeel: 0,03 mol, Naardermeer: 0,09 mol).

In deze berekening is overigens nog niet meegenomen de omstandigheid dat vliegtuigen gerelateerd aan RTHA de laatste jaren steeds langer laag vliegen in verband met interferentie met vliegverkeer van Schiphol. Ze vliegen daarom langer onder de 3000 voet. Dat leidt tot meer stikstofdepositie.

Bovendien zijn emissies boven 3000 voet niet meegenomen in de berekeningen. Met het programma OPS kunnen deze berekeningen wel uitgevoerd worden. Dit zal tot nog hogere deposities leiden. Het is van belang deze wel mee te nemen, want de emissies boven 3000 voet zijn zelfs hoger dan die onder 3000 voet en dragen bij aan de totale stikstofdepositie.

Hoe dan ook is het criterium dat er significante effecten kunnen optreden. In het handhavingsbesluit zal dus gekeken moeten worden op welke (stikstofoverbelaste) Natura2000-gebieden nog stikstof deponeert die is te relateren aan RTHA. Gelet op het zojuist betoogde is het aannemelijk dat tot buiten een straal van 125 km daarvan nog sprake is.

Omdat (ruimschoots) binnen die afstand zich Natura2000-gebieden bevinden waarvoor als referentiedatum 10 juni 1994 geldt, zal die referentiedatum beoordeeld moeten worden. Voor zover RTHA stelt dat dat niet uit het handhavingsverzoek volgt, wordt dat bestreden. Het handhavingsverzoek is er op gericht dat opgetreden wordt tegen het zonder natuurvergunning uitvoeren van activiteiten op de desbetreffende vliegvelden. Daarbij is aangegeven dat het aantal vliegtuigbewegingen teruggebracht moet worden tot het aantal dat positief was vergund op de referentiedatum. Daarbij is ook aangegeven dat niet kan worden uitgesloten dat 10 juni 1994 als referentiedatum heeft te gelden.

Ik dank U wel voor de aandacht.