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 ontdaan 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.

BVM2 – Beraad Vlieghinder Moet Minder
webadres: www.bvm2.nl ■ e-mail: beraad@bvm2.nl

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