



TRANSCRIPTIE VOORBLAD RVO

Kenmerk opdracht	494-39198
Opdrachtgever	Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland
Datum opdracht	28 augustus 2020
Type bijeenkomst	Hoorzitting
Datum bijeenkomst	24 augustus 2020
Kenmerk geluidsbestand(en)	494-39198_HZ_24-8-2020 Spoed
Converteren naar DDS of WAV	Nee
Lengte bestand(en) in uren	01:18:48
SPOED	Ja
Type verslag	Letterlijk
Aanwezige personen	<p>Namens RVO.nl:</p> <p>Dhr. mr. [REDACTED], procedureel voorzitter Dhr. mr. [REDACTED], inhoudelijk bijzitter Mw. [REDACTED], notulist Dhr. [REDACTED], ministerie van LNV, Beleid</p> <p>Bezwaarmaker:</p> <p>Dhr. [REDACTED], MOB Mw. [REDACTED], lenW Dhr. [REDACTED], lenW Dhr. mr. [REDACTED], Eindhoven Airport, advocaat-gemachtigde Mw. [REDACTED], hoofd Juridisch & Bestuurlijke zaken Eindhoven Airport Mw. [REDACTED], advocaat namens Defensie Dhr. [REDACTED], Defensie Dhr. [REDACTED], EenVandaag, journalist</p>
Regeling	
Uitgewerkt door	UwEigenSecretariaat.nl – Siddeburen
Projectnummer	2046
Opmerkingen notulist	Bij de voorstelronde werd geen gebruik gemaakt van de microfoons. Een aantal sprekers was daardoor slecht te verstaan. Daar waar notulist de sprekers niet kon verstaan, is ??? vermeld in de transcriptie + de tijd van de opname.

Dhr. [REDACTED]: Welkom vanmiddag bij deze hoorzitting in de bezwaarprocedure in het kader van de Wet natuurbescherming, in het bijzonder de aanwijzing in het handhavingsbesluit inzake Luchthaven Eindhoven. Ik zal even kort de introductie doen, zodat we van elkaar weten wie we zijn. Daarna een paar huishoudelijke mededelingen en daarna gaan we over tot de orde van de zaak. Mijn naam is [REDACTED] MT-lid van de afdeling Juridische Zaken. Ik zal vandaag de zaak voorzitten. Naast mij mw. [REDACTED], behandelend jurist en links van mij dhr. [REDACTED], ook behandelend jurist, beiden werkzaam bij dezelfde directie.

U ziet daar koffie, thee en water. Mocht u daar behoefte aan hebben, dan vriendelijk verzoek om zelfbediening toe te passen in verband met de coronamaatregelen. Diezelfde maatregelen nopen ook dat we op zo'n afstand van elkaar moeten zitten in deze grote zaal. Dat betekent dat we, om het woord goed te kunnen voeren en vooral goed verstaanbaar te kunnen zijn, we microfoons hebben geïnstalleerd. Daar en aan die kant van de zaal. Dus als u zo meteen uw spreektijd krijgt, dan vriendelijk het verzoek om dan achter het kathedraal plaats te nemen, zodat we ook het gesprokene goed kunnen vastleggen op de opnameapparatuur, die we hebben aangezet om uiteindelijk een goed verslag te kunnen maken van deze zitting.

Verder is aan het u nu om eventjes zelf nog, de meesten van u kent elkaar al van de hoorzitting vanochtend, maar er zijn ook een paar nieuwe gezichten. Dus ik wil toch even een kort rondje doen, waarin u aangeeft wie u bent en namens wie u hier zit. En dan begin ik bij dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], journalist bij EenVandaag.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], namens Mobilisation.

Mw. [REDACTED]: [REDACTED]. Ik ben beleidsmedewerker bij de commissie Luchtvaart bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], collega van [REDACTED]

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], namens Eindhoven, namens Defensie

Mw. [REDACTED]: [REDACTED], advocaat namens Defensie.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], advocaat namens Eindhoven Airport.

Mw. [REDACTED]: [REDACTED], hoofd Juridisch & Bestuurlijke zaken bij Eindhoven Airport.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], ministerie van LNV.

Dhr. [REDACTED]: Goed, dank u wel. Nog een paar mededelingen. Voor degenen die met de auto zijn: als u straks het pand wilt verlaten, vraagt u een uitrijkaart aan bij de receptie, voordat u naar beneden gaat. Dat scheelt weer een hoop bewegingen.

Goed, ik wou graag overgaan naar de orde van de zaak. En daartoe ga ik zo dadelijk eerst het woord geven aan bezwaarmaker MOB, dhr. [REDACTED]. U krijgt allemaal ongeveer tien minuten spreektijd. We werken met een eerste en een tweede termijn. Verzoek is ook om, als er vragen aan u zijn gesteld van de zijde van RVO.nl, om de antwoorden daarvan in de termijn te betrekken. Mocht het zo zijn dat u mensen onder de knop hebt zitten – in die zin dat u een telefoonverbinding hebt opgezet, met een collega die hier vanwege de beperkende maatregelen niet bij aanwezig kon zijn en u wilt die hier aan het woord laten – wilt u dat dan ook zo veel mogelijk in uw termijn doen, in uw spreektijd doen. En dan ook het liefst – zaaltechnisch zal het misschien een uitdaging zijn, maar ook bij de microfoon, zodat we allemaal de mogelijke inbreng kunnen horen. Dat was het. Een heel verhaal, u krijgt het woord.

Dhr. [REDACTED]: Oké. Geachte voorzitter, jurisprudentie moet voor de vaststelling van de referentiesituatie bij bezwaar uitgegaan worden van de vergunde situatie. Maar als die vergunde situatie geen inzicht biedt op de voor stikstofdepositie van belang zijnde exact begrenzing van het gebruik, dan kan niet simpelweg uitgegaan worden van een onbeperkt aantal vliegtuigbewegingen en daarmee van een onbeperkte referentiedepositie zoals Eindhoven Airport doet in punt 1.4 van de

reactie op het bezwaar. Dat betoog is niet in overeenstemming met jurisprudentie van het EU-Hof. Het EU-Hof heeft in het PAS-arrest – u ziet het nummer staan – bepaald dat het voor de vraag of een activiteit een project is, niet doorslaggevend is dat het een project is volgens de MER-richtlijn, dat het een fysieke ingreep betreft, maar dat het significante effecten kan veroorzaken. Vliegtuigbewegingen die immers mogelijk significante effecten veroorzaken, zijn dus onderdelen van een project. Het EU-Hof heeft toen ook herhaald, dat de voorafgaande toets op basis van artikel 6, derde lid van de Habitatrictlijn slechts dan niet nodig is, wanneer er sprake is van de voortzetting van één en hetzelfde project. Wat betekent dat het moet gaan om één enkele verrichting, die zich kenmerkt door een gemeenschappelijk doel, continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder de activiteit wordt uitgevoerd. En of sprake is van één en hetzelfde project, moet immers strikt uitgelegd worden, omdat het gaat om een uitzondering op grond waarvan een activiteit onder artikel 6, tweede lid van de Habitatrictlijn. Dat heeft de Raad van State in de uitspraak van 29 mei aangegeven.

Eindhoven Airport wijst erop dat het bestaande recht niet is gemaximeerd op het aantal vliegtuigbewegingen, maar dat wat is toegestaan, volgt uit de geldende milieugrenzen, met name de geluidscontouren. Naarmate de vloot en andere factoren minder belastend zijn, is er ruimte voor meer vliegtuigbewegingen. Maar dat is niet de omschrijving van een project, maar het is de omschrijving van een toegelaten vervuilingsniveau. En dat steekt nog temeer, nu het vervuilingsniveau waarover men spreekt, geen relatie heeft met de problematiek die de significante effecten op het Natura 2000-gebieden veroorzaakt. Het gereguleerde vervuilingsniveau heeft immers betrekking op de geluidsbelasting, terwijl de significante effecten veroorzaakt worden door stikstofdepositie. Binnen de geluidscontour kan met stillere motoren een groter aantal vliegbewegingen afgehandeld worden, maar dat helpt niet voor de stikstofdepositie. Want stillere motoren veroorzaken niet minder stikstofuitstoot. Technieken die leiden tot stikstofemissie-armere motoren, die zijn er zelfs niet.

Een project heeft betrekking op uitvoering van bouwwerken of andere werken, ingrepen in milieu of landschap of andere activiteiten met mogelijk significante gevolgen. In het kader van de Wet natuurbescherming worden dan ook geen vervuilingsniveaus vergund, zoals een bepaald niveau van stikstofdepositie, maar bepaalde activiteiten. Het aanwijzingsbesluit en het SMT daarentegen, begrenzen niet concreet bepaalde activiteiten en vormen daarmee geen besluiten, waar een project in de zin van de Habitatrictlijn is vergund.

Het betoog van Eindhoven Airport leidt ertoe dat, zolang men binnen de geluidscontour blijft, ongeacht de gevolgen die dat heeft voor de stikstofdepositie, voor alle gewijzigde activiteiten geen voorafgaande toets op grond van artikel 6, lid 3 van de Habitatrictlijn en dus geen natuurvergunning nodig is. En dat betekent dat activiteiten waarvan de consequenties niet te overzien zijn, permanent zouden worden onttrokken aan iedere voorafgaande beoordeling van de gevolgen voor het betrokken gebied. En dat staat op ernstige gespannen voet met de jurisprudentie van het EU-Hof en met name de punten 77 en 86 van het PAS-arrest.

De ontwikkeling van de luchthaven met een fors stijgend aantal civiele vliegbewegingen, met een forse toename van de stikstofdepositie tot gevolg, kan dan ook niet gezien worden als één enkele verrichting en dus niet als één en hetzelfde project waarvoor geen nieuwe toestemmingsprocedure hoeft te worden doorlopen. Dus ook als een uitbreiding binnen de grenzen van het aanwijzingsbesluit valt en binnen de grenzen van het SMT mogelijk is, dan behelst die uitbreiding toch een wijziging van een project, waarvoor een voorafgaande toets op basis van artikel 6, derde lid van de Habitatrictlijn en dus een natuurvergunning nodig is.

De stikstofdepositie is gerelateerd aan het aantal vliegbewegingen. Dat betekent dat er voor de bepaling van de referentiedepositie wel degelijk betekenis toekomt aan de prognose waarop de geluidscontour is gebaseerd. En dat waren 4.475 militaire en 18.050 civiele bewegingen. Dat het hier

om een indicatieve geluidscontour betreft, maakt dat niet anders. In het Koninklijk Besluit van 6 september 1970 is immers bepaald dat deze contour is gebaseerd op dit aantal vliegbewegingen, dat deze lijn de limiet van het toelaatbare geluidsniveau aangeeft en daarmee beperkend werkt ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen.

Ik heb gewezen op jurisprudentie van de Raad van State omtrent andere kwesties, waar in het geval een vergunning of toestemmingsbesluit geen begrenzing stelde aan het aantal verkeersbewegingen – en daarmee dus geen begrenzing aan de stikstofdepositie – in zo'n geval voor de beoordeling van de referentie ook niet wordt aanvaard, dat iedere ontwikkeling binnen de norm – bijvoorbeeld een geluidsnorm, die is gekoppeld aan een vergunning – dat die als referentiedepositie kan worden geclaimd. Zie de uitspraak Radio Kootwijk. En ik wijs erop dat in de uitspraak over de Vliegbasis Woensdrecht ook belang werd toegekend aan het feitelijk gebruik, zie rechtsoverweging 8.6. En ik wijs er overigens bovendien op dat die uitspraak dateert van vóór het PAS-arrest en dat is dus van vóór het aangescherpte projectbegrip waardoor de vliegbewegingen nu, anders dan toen, wel als onderdeel van het project gezien worden. De Raad van State heeft in de projectuitspraak van 29 mei vorig jaar in rechtsoverweging 4.3 aangegeven, dat het PAS-arrest tot nieuwe inzichten over het projectbegrip leidt en daarom tot bijstelling van de rechtspraak van de afdeling. Ja, en tegen dit betoog brengt eigenlijk de staatssecretaris van Defensie onder punt 44 alleen een foutieve verwijzing naar een vreemdelingenzaak in. In beginsel moet dus uitgegaan worden van het aantal bewegingen dat in het Koninklijk besluit is genoemd, maar moet ook gekeken worden naar verdere beperkingen na de referentiedatum. Het civiele gebruik is verder beperkt in een aantal besluiten op grond van artikel 33 of 34 van de Luchtvaartwet. In bezwaar is gewezen op het besluit van 2006 dat het aantal zware vliegtuigbewegingen, die voor een stikstofuitstoot van groter belang zijn dan de lichte bewegingen, dat dat beperkt werd tot 14.000 stuks op een totaal aantal van die 18.050, die ik al noemde. Dat aantal van 14.000 stuks zware bewegingen speelde onlangs een rol in de recente uitspraak van de Raad van State. Een bestemmingsplan voor een parkeergarage op een luchthaven is geschorst op basis van een procedure van onder meer Mobilisation, omdat die parkeergarage bedoeld was om te voorzien in een bestaande parkeerbehoefte, uitgaande van het huidige aantal vliegbewegingen, dat dus was toegenomen van 14.000 naar ruim 40.000. Dat was reden om dat bestemmingsplan te schorsen.

Inmiddels is gebleken dat het besluit van 2006 niet eens het meest beperkende was sinds de referentiedatum. Zo wijst de minister van Infrastructuur en Waterstaat op een besluit van 28 december 2000, dat voor dát jaar het aantal zware vliegbewegingen beperkte tot 800 – dus 800 in plaats van 14.000 – dus 800 binnen dat totaal dan van 18.050. Overigens bestrijdt MOB de irrelevantie van de voorlopige voorziening waar u zich op heeft gebaseerd. Want de andere partijen hebben aangevoerd dat die voorlopige voorziening niet als uitgangspunt mag worden genomen. Men voert dan aan dat het een tijdelijke maatregel is geweest, die niet bindend is voor de definitieve besluitvorming en ruim daarna geen betekenis meer toekomt. Maar de maatregel is wel genomen op basis van 8.72, vijfde lid van de Awb als onderdeel van een definitieve uitspraak. Een nieuw besluit na de vernietiging is bovendien nooit genomen. Pas in 2014 kwam er een geheel nieuw Luchthavenbesluit. Dat stond los van de procedure. Dat daarna aan de voorlopige voorziening geen juridische betekenis meer toekwam, gold evenzeer voor enig daarvoor genomen aanwijzingsbesluit, zoals dat van 2007. Dat is niet een bijzondere eigenschap van die voorlopige voorziening. Inmiddels, vervallen besluiten kunnen echter gelet op de uitspraak, waarvan u het nummer ziet staan, in het kader van de Wet natuurbescherming alsnog betekenis hebben voor de bepaling van het referentieniveau. Doordat na de uitspraak van de Raad van State op dit beroep tegen het aanwijzingsbesluit van 2007 nooit een herstelbesluit is genomen waarin de geconstateerde gebreken zijn hersteld, is het aanwijzingsbesluit, gelet op een andere uitspraak waarvan u het nummer ziet staan, slechts in werking geweest onder de beperking die in die uitspraak is opgelegd en daaraan

komt dus betekenis toe. Er bestond immers geen grotere toestemming. Maar, zoals gezegd, vormde het besluit op grond van artikel 33 en 34 van de Luchtvaartwet dus nog een verdere beperking van de toestemming.

Tot slot nog een opmerking naar aanleiding van een verwijzing van de staatssecretaris van Defensie naar een MER bij het LVB van 2014. Daar maakt men een opmerking in punt 34. Volgens dat MER zouden de toegenomen activiteiten geen significante effecten veroorzaken. Maar die conclusie, die niet is gemaakt ten behoeve van een natuurvergunning vervangingsbesluit als bedoeld in artikel 9.4, achtste lid van de Wet natuurbescherming, omdat er tegen dat besluit geen bezwaar openstond. Aan die conclusie uit de MER komt geen betekenis meer toe, omdat die conclusie is gebaseerd op aannames die inmiddels evident achterhaald zijn. Zo is dat MER gebaseerd op het PAS, het ging uit van een referentie van meer dan 21.000 vliegbewegingen, wat te hoog is, en het MER ging er ten onrechte van uit dat de staat van instandhouding van de omliggende Natura 2000-gebieden goed was. Uit gebiedsanalyses van Kempenland-West, Leenderbos en Kampina Oisterwijkse Vennen en andere Natura 2000-gebieden blijkt helaas dat dat niet het geval is.

Dat is wat ik in de eerste termijn wilde zeggen.

Dhr. ██████: Dank u wel, meneer ██████. Ik kijk naar de commissie: zijn daar nog vragen?

Dhr. ██████: Ik heb geen vragen, maar wel een opmerking. U noemt terecht de verwijzing bij 44 van Defensie. Daar heb ik over contact gehad met de advocaat en dat was inderdaad een typefout. Het EPI-nummer is 2016-105 in plaats van 605.

Dhr. ██████: Geen vragen verder? Dank u wel, dan geef ik het woord aan dhr. ██████ namens de luchthaven.

Dhr. ██████: Dank u wel. Eindhoven Airport heeft in schriftelijke stukken als uitspraak haar standpunt toegelicht. Ik ga het niet vandaag allemaal herhalen, maar slechts enkele opmerkingen maken en daarbij in het bijzonder stilstaan bij wat de toestemming is. Dat is een relevant punt. En daarnaast ook de vragen die ook vanuit uw zijde zijn gesteld. De vraag die voorligt in deze zaakprocedure is of de minister het handhavingsverzoek van MOB, of die dat terecht heeft afgewezen. En Eindhoven Airport oordeelde dat dat het geval is. Want die afwijzing was terecht en is terecht. De enige reden om toch in bezwaar te gaan, die ziet op de onderbouwing van die afwijzing. Wat Eindhoven Airport betreft waren er namelijk meer redenen waarop de handhaving moest en moet worden afgewezen. En Eindhoven Airport heeft in haar zienswijze vanaf het bestreden besluit en in bezwaarschrift, in de beantwoording van vragen uiteengezet dat handhaving moet worden afgewezen. In de eerste plaats al, omdat er geen vergunningplicht bestaat vanwege de toestemming van voor de referentiedatum. Maar daarnaast is er sprake van een vergunningaanvraag en tot slot zou handhaving onevenredig zijn.

En om even die eerste twee samen te pakken, want dat is wel relevant, dat de minister Eindhoven Airport een vergunningplicht heeft aangezegd, meer concreet is gevraagd van Eindhoven Airport om voor 1 oktober 2020 met een vergunningaanvraag en passende beoordeling te komen en heeft de minister ook concreet aangegeven waaraan die aanvragen passende beoordeling moeten voldoen. Voor de duidelijkheid: Eindhoven Airport zal aan deze aanzegging gehoor geven en is zeer druk doende dat te realiseren. Maar Eindhoven Airport heeft er op basis van alle beschikbare gegevens ook alle vertrouwen in, dat de vergunning dan ook kan worden verleend. En daarmee is hoe dan ook de naleving van de Wet natuurbescherming geborgd en is er sprake van concreet zicht op legalisatie. En of die vergunning of die legalisatie, zo men wil nodig was, doet er in dat geval eigenlijk niet zo veel meer toe. De inspanningen van Eindhoven Airport zijn er dan ook op gericht om via de weg van vergunningverlening, iedere twijfel die nog zou kunnen bestaan, om die twijfel weg te nemen. Eindhoven Airport wil ook niets anders dan dat alles netjes geregeld is, ofwel via vaststelling dat er geen vergunning nodig is. Als daarover twijfel zou bestaan, een vergunning. En hoe men daar juridisch tegenaan kijkt bij Eindhoven Airport, dat hebben we in de schriftelijke stukken al uitgebreid uiteengezet. Dus op deze punten, ik spreek over vergunningplicht, concreet zicht op legalisatie, verwijs ik graag naar de schriftelijke stukken. Ik pak er straks nog wel één punt uit: dat is namelijk

welk besluit de relevante toestemming is. Want dat heeft namelijk een belangrijke impact, zowel voor de beslissing op bezwaar als voor het vergunningetraject. Wat betreft de onevenredigheid van handhaving kan Eindhoven Airport kort zijn: de minister heeft terecht het verzoek tot handhaving op die grond afgewezen. De belangen van de luchtvaart in het algemeen en Eindhoven Airport in het bijzonder voor de economie en voor de welvaart van de samenleving als geheel, zijn dusdanig dat handhaving zoals MOB die voor ogen staat, volstrekt disproportioneel zou zijn. En zeker ook gezien het relatief geringe aandeel van de luchtvaart in de stikstofproblematiek. En natuurlijk, Eindhoven Airport loopt niet weg voor haar verantwoordelijkheid. Ook de luchtvaart en ook binnen die sector Eindhoven Airport als burgerexploitant van de luchthaven, moet een rol spelen in de bestendige oplossing van de stikstofproblematiek. En Eindhoven Airport heeft dan ook, los van deze verplichtingen, concrete en passende maatregelen genomen om daaraan bij te dragen en zal dat ook blijven doen. Bij wijze van voorbeeld hebben we over elektrificatie van het grondmaterieel, elektrisch taxiën, verduurzaming van land- en zij transport, bijvoorbeeld in het kader van het OD en ook het stimuleren van het gebruik van een duurzame vloot via de havengelden. Dat wordt allemaal al gedaan.

En dan de referentiedatum: daar is al vaak door MOB aan gerefereerd. Daar is van belang dat de minister in het handhavingsbesluit ten onrechte is uitgegaan van het aanwijzingsbesluit 2007, dan wel de voorlopige voorziening uit 2009 daaromtrent, als het meest beperkende besluit van na de referentiedatum. Dit aanwijzingsbesluit is namelijk vernietigd door de afdeling. En een vernietigd besluit wordt nooit geacht te hebben bestaan. Daar moest dus een nieuw besluit voor worden gekomen. En puur om te voorkomen dat tot moment van inwerkingtreding van het nieuwe besluit er helemaal geen geluidscontour zou zijn voor de luchthaven, is de noodoplossing geïntroduceerd van een tijdelijke geluidszone. En die geluidszone was gebaseerd op de geluidscontour uit het aanwijzingsbesluit 2007.

Even concreet: dat het aanwijzingsbesluit 2007 nog geen gelding heeft gekregen en in juridische zin betekent dat ook dat het nooit heeft bestaan. En op 1 november 2014 is het Luchthavenbesluit Eindhoven in werking getreden en dat is dan ook het eerste besluit waarin de toegelegde beperking wordt vastgesteld ten opzichte van de toestemming van voor de referentiedatum. Aanhakend op wat er net in de eerste termijn werd gezegd: ja, het is eigenlijk het gebrek wat er was met het aanwijzingsbesluit, dat dus nooit hersteld. Dat is maar blijven hangen: dat is dus juist niet waar. Dat is nou precies wat op 11 mei 2014 is gebeurd. Precies juist is die oplossing er gekomen. Dus wat dat betreft is het wel degelijk de relevantie van het LHV van 2014. Nou, in dat kader is het ook wel degelijk zo, dat er relevantie toekomt aan het Luchthavenbesluit 2014. Dat is het besluit op basis waarvan we moeten bepalen hoeveel bestaansrecht er bestaat.

Ten aanzien van het aanwijzingsbesluit 2007 nogmaals, over die voorlopige voorziening: die heeft nooit beperking opgeleverd van de activiteiten van Eindhoven Airport en de exploitatie van de luchthaven. En daarbij is het goed om te realiseren dat er één contour is vastgesteld voor militair en civiel luchtverkeer gezamenlijk. In het passende Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 zijn voor het eerst twee afzonderlijke geluidscontouren vastgesteld, één voor het militaire luchtverkeer en één voor het civiele luchtverkeer. Dus een passende beoordeling en vergunning zijn alleen maar vereist van eventuele toename ten opzichte van wat is toegestaan op grond van het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014. Daarvan is geen sprake, omdat de bestaande activiteiten van de luchthaven plaatsvinden binnen die kaders van het Luchthavenbesluit uit 2014.

En dat brengt mij bij de vragen die vooraf zijn gesteld. De eerste vraag van RVO.nl aan Eindhoven Airport betreft het aantal vliegtuigbewegingen in 2020. En daarover merkt Eindhoven Airport op dat het feitelijke aantal vliegtuigbewegingen niet relevant zijn voor de beoordeling van de bestaande rechten. Het gaat er daarbij immers om wat Eindhoven Airport juridisch mag doen en niet wat feitelijk is gerealiseerd. We hebben de gerealiseerde aantallen tot en met juli van dit jaar, die hebben we opgenomen in de pleitnota. Dus zitten in de bijlage. Maar dat past wel met die juridische kanttekening. Een nog grotere kanttekening past bij de aantallen voor de rest van het jaar. Die zijn natuurlijk nog niet bekend, dat hangt af van corona en wat dies meer zij. Maar de verwachting in elk geval is dat het aantal de komende maanden niet veel uit zullen komen, dan het aantal per maand

wat je in juli zag. En dan heb je het voor Eindhoven Airport voor het gehele jaar over, zeg 20.000 tot 25.000 vliegtuigbewegingen.

De tweede en laatste vraag van RVO.nl aan Eindhoven Airport betreft de beschikking op grond van artikel 33 van de Luchtvaartwet. Ik kan daarover kort zijn. Want die aanwijzingsbesluiten zoals die uit 2007, die geen beperking kent aan het aantal vliegtuigbewegingen, bevatten de grenzen van de militaire luchthaven als het geheel. Dit was de enige publiekrechtelijke begrenzing van de luchthaven, die toen nog niet was gesplitst in civiel versus militair verkeer. Er waren nog geen gescheiden geluidscontouren. En vanuit de Woensdrecht-jurisprudentie, die wat ons betreft nog steeds relevant is, zou het simpelweg onmogelijk zijn te bepalen wat is toegestaan aan civiele vliegtuigbewegingen vanuit de geluidscontour voor het civiele deel. Want er was niet een aparte contour voor het civiele deel. En pas na de wijziging Wet luchtvaart is het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 – dat is het relevante besluit – alsnog een separate begrenzing voor het civiel verkeer tot stand gekomen. Dus er worden een soort opmerkingen gemaakt en gezegd: ja, het gaat uiteindelijk toch om die aantallen? En kijk nou eens waar die contouren destijds op gebaseerd zijn. Die aantallen, dat waren die begrenzing. Nee, zo werkt het niet. De uiteindelijke begrenzing wordt gevormd door de milieugebruiksruimte, die contouren. En dan zegt men: ja, dat kan toch niet waar zijn? Dan was je eigenlijk alleen maar beperkt in geluid en dan zou qua stikstofemissie, zou the sky the limit zijn geweest. Zo werkt het niet. Zoals je kijkt bijvoorbeeld naar de Woensdrecht-jurisprudentie, zoals dat wordt toegepast, is dat je aan de hand van een geluidscontour bepaalt wat de milieugebruiksruimte is, ook dus kijkt inclusief stikstof. Dus in die zin, is het onjuist gedacht om te zeggen: ja, maar als je alleen maar naar geluid kijkt, maar dat is niet wat er is gebeurd. Als je kijkt bijvoorbeeld naar de Woensdrecht-jurisprudentie, is het niet zo dat men heeft gekeken naar enkel geluid, maar gebruikt geluid als een manier om uiteindelijk het bestaande recht aan te toetsen. Onze stelling is dat wat er nu gebeurt, past binnen de bestaande rechten.

Daarnaast heeft MOB meermalen gerefereerd aan de beschikking op grond van artikel 33 Luchtvaartwet. Maar dat is ook geen publiekrechtelijke beperking van het bestaand recht van de Luchthaven Eindhoven, noch militair noch civiel. Dat is niet meer dan een interne verdeling die alleen maar werkt tussen de minister van Defensie en Eindhoven Airport van de beschikbare ruimte. En die beschikking beperkte niet de activiteiten van de luchthaven als geheel en vanzelfsprekend is het vanuit natuureffecten niet relevant of een vliegtuig militair of civiel is. En er heeft ook een uitrustingsplaats gevonden, en kunnen plaatsvinden, tussen militair en civiel verkeer binnen deze ene geluidscontour. En nogmaals: tot aan het Luchthavenbesluit Eindhoven 2013, was er geen beperking die gold voor alleen civiel of alleen militair. En Eindhoven Airport sluit zich dan ook graag aan bij hetgeen hierover door de minister van Defensie zelf en nota bene de minister van Defensie heeft de uitgevaardigde beschikking wat daar door hem over is uiteengezet. En dit gegeven, namelijk het rapport Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 bij de beschikking aan Eindhoven Airport enkel getoetst aan de gezamenlijke contour en wordt nadrukkelijk ook bevestigd door de afdeling. Ik heb hier de uitspraak ook aangehaald: er wordt gewoon onderstreept aangegeven dat er toen getoetst werd of je bleef onder de geluidsbelasting van de militaire en civiele vliegtuigbewegingen gezamenlijk. En dan kun je niet, zoals in het bestreden besluit is gedaan, kijken naar enkel civiele contouren, want die had juridisch geen enkele status.

Eén andere korte opmerking. Er werd net ook over in het kader van die beschikking ook gerefereerd aan de Afdeling, die in de recente voorlopige voorziening omtrent de parkeergarage 25 waarde zou hebben gehecht aan 14.000 vliegtuigbewegingen of iets dergelijks. Dat is onjuist. Men heeft daar gekeken naar het bestemmingsplan van de parkeergarage en heeft daar enkel geconstateerd dat er een handhavingprocedure – nou, daar weten we dus alles van – loopt omtrent de vliegtuigbewegingen. Maar de afdeling heeft geen enkele voorziening, moet ik zelfs zeggen, heeft op geen enkele wijze zich uitgesproken over welk aantal vliegtuigbewegingen dan ook, laat staan dat ze zich zouden hebben gerefereerd aan de 14.000 vliegtuigbewegingen.

Ik rond af. MOB heeft in haar verzoek ten minste gevraagd de activiteiten van Eindhoven Airport te toetsen aan de Wet natuurbescherming. Dat is haar goed recht. En Eindhoven Airport hecht eveneens aan de correcte naleving van de wet. Zij loopt niet weg voor

Natuurbeschermingswetgeving of haar verantwoordelijkheid in dat kader. En Eindhoven Airport werkt dan ook, maar wel in het bezwaartraject, volledig mee aan de door de minister verlangde vergunningentraject, inclusief passende beoordeling conform de door LNV gestelde eisen. Op deze wijze kan duidelijkheid worden gekregen. Voor handhavende maatregelen bestaat in elk geval geen grond of aanleiding en de terechte afwijzing van het handhavingsverzoek kan daarom ook in bezwaar worden gehandhaafd. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel, meneer [REDACTED]. Zijn er vanuit de commissie vragen?

Dhr. [REDACTED]: Ja, ik had nog één vraag. Dat gaat over die 18.050 civiele vliegbewegingen. Dat kom je op meerdere plekken tegen, ook in die beschikking uit 2006. U geeft eigenlijk aan: ja, dat is een soort interne kwestie. Moet ik dat zo zien? Een soort herverdeling civiel-militair. En dan vraag ik me af: wat zou er bijvoorbeeld gebeurd zijn als dat zou worden overschreden? Dat er geen 18.050 vliegbewegingen zouden plaatsvinden maar 20.000 of 25.000. Zou er daar dan een sanctie op volgen? Of hoe zou dat werken dan?

Dhr. [REDACTED]: Nee, in dat hypothetische geval zou inderdaad de minister van Defensie bij Eindhoven Airport aankloppen en aangeven: je overschrijdt wat we met elkaar eigenlijk hebben afgesproken wat de ruimte is. Je neemt meer ruimte in ten opzichte van mij. Dus ja, ik heb het over verdeling. Dus het is wat Eindhoven Airport te veel zou gebruiken, zou ten koste gaan van het gebruik door Defensie, daar zou inderdaad onderling zou men daar een discussie over hebben. Maar het is nooit de basis geweest van wat de luchthaven als geheel zou hebben aan vergunningen gebruiksruimte. Dat verklaart ook waarom men onderling ook heeft kunnen uitruilen, dus dat men ook even samen de verdeling heeft kunnen doen. En de afdeling heeft, zoals ik heb aangegeven, ook altijd gekeken naar dat totaal, dat is het enige wat er, laten we zeggen, bestuursrechtelijk was.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel, meneer [REDACTED]

Dan geef ik het woord aan Defensie. Mevrouw [REDACTED]?

Mw. [REDACTED]: Ja. Ook geldt een kort statement. Ik waarschuw u even: ik ben wat hoog op mijn adem vanwege mijn buik. Maar ik hoop dat dat goed gaat, en anders moet u het even aangeven als u het niet goed kunt horen. Ik kwam hier inderdaad een toelichting geven namens over het bezwaarschrift van Defensie. Duidelijk zal zijn dat het Defensie niet te doen is om afwijzing als zodanig. Waar het wel om gaat, zijn de overwegingen die daaraan ten grondslag liggen. Overwegingen die bepalend zijn voor de nabije toekomst van de Luchthaven Eindhoven, ook voor Defensie. In het bezwaarschrift is al uiteengezet waarom die overwegingen onjuist zijn en waarom Defensie er belang bij heeft dat een heroverweging in een andere motivering is gebeurd. En ik zal dat hierna kort toelichten, waarbij ik met name inga op twee misvattingen.

De eerste misvatting is die van de vergunningplicht. Dat is al een aantal keren aan de orde geweest. Maar jurisprudentie laat zien dat een beoordeling en toestemming niet aan de orde zijn, als voor een project ten tijde van de Europese referentiedatum al toestemming is verleend. De logische gedachte daarachter is, dat het project en de voortzetting daarvan in dat geval geen significante gevolgen kan hebben ten opzichte van het tijdens het van kracht worden van de Habitatrichtlijn-verplichtingen bestaande situatie. Defensie gebruikt net zoals Eindhoven Airport deze luchthaven sinds vele decennia en ziet dan ook niet in waarom hier zou sprake zou zijn van een afwijkende lijn. Hier werd ook namens MOB – ik wijk even af van mijn pleitnota, overigens – namens MOB het een en ander naar voren gebracht over dat de jurisprudentie anders zou zijn of dat daarop niet meer beroepen zou mogen worden. Bij Woensdrecht werd ook nog aangehaald dat daar feitelijk gebruik van belang zou zijn. Ik heb geprobeerd om intussen ook meteen alle uitspraken, voor zover ik deze niet uit mijn hoofd kende, erbij te pakken. Maar als ik het goed begrijp, komt het betoog van MOB erop neer dat het verzoek is aan LNV om af te wijken van de bestaande lijn van jurisprudentie zoals de afdeling die hanteert en zoals die ook is gehanteerd door diverse rechtbanken na de PAS-uitspraak. Er werd al een verwijzing gemaakt naar onze uitspraken met 605, die werd hersteld naar 105 voor het ECLI-nummer. Dat was overigens een zaak waar MOB ook bij betrokken was, dus het zal ongetwijfeld bekend voorkomen. Maar er zijn ook nog na de PAS-uitspraken, diverse uitspraken geweest over bestaand gebruik en het meenemen van de referentiesituatie. De afdeling heeft dat onder andere

ook gedaan in de Radio Kootwijk-uitspraak, die door MOB zelf naar voren is gebracht. Maar bijvoorbeeld ook zowel de Rechtbank Noord-Nederland, Oost-Brabant als Noord-Holland, in een aantal ECLI-nummers, die ik u kan geven en waar u wellicht wat aan heeft. De Rechtbank Noord-Nederland is 2020-2391, Oost-Brabant 2019-4830 en Noord-Holland 2019-9146, waar MOB overigens ook bij betrokken was.

Mw. [REDACTED]: Kunt u anders straks nog even allemaal mailen?

Mw. [REDACTED]: Ja, dat is prima. Het laat in ieder geval zien dat als ik het betoog van MOB goed heb begrepen, dat daar het verzoek wordt gedaan om op een andere manier om te gaan met de jurisprudentie ten aanzien van bestaand gebruik en de vaststelling van de referentiesituatie. Waarbij MOB als rechtvaardiging wijst op de PAS-uitspraak, terwijl in de PAS-uitspraak – ik heb hem er ook maar eens bij gepakt – en ook wat de afdeling daarover zegt, juist wordt verwezen naar het feit dat er moet worden gekeken wat het legale gebruik was op het moment van de aanwijzing over het inwerkingtreding van de bescherming van de Habitat-voorzieningen en dat daarbij in de uitspraak inzake beweiden en bemesten wordt dat zelfs nog expliciet aangehaald, ook kan worden gekeken naar andere toestemmingen dan bijvoorbeeld die Hinderwetvergunning, waaraan in veel uitspraken wordt gerefereerd. Maar bijvoorbeeld ook naar algemene regels. En de Woensdrecht-uitspraak is aangehaald en daaruit blijkt ook dat kan worden gekeken naar het SMT en de K1-contour. En er wordt een verwijzing gemaakt naar rechtsoverweging 8.6 dat feitelijk gebruik ook van belang zou zijn, maar dat was een andere situatie. Waar daar werd gekeken of het feitelijk gebruik ook nog het, wat vervolgens werd vergund, of dat het gebruik op de referentiedatum zou overstijgen. Vandaar dat het verzoek van MOB, zoals ik het begrijp, om af te wijken van de bestaande jurisprudentie, niet gerechtvaardigd is.

Dan ga ik terug naar mijn pleitnota, want dat was namelijk even een intermezzo ten aanzien van de eerste misvatting. Dan de tweede misvatting. Dat ziet op de publiekrechtelijke beperking die zich na de referentiedatum zou hebben voorgedaan en waarvan MOB in het vervolg uitgaat. Als er al sprake is van een vergunningsplicht voor bestaand gebruik van de luchthaven, dan moet bij toekomstige vergunningverlening in ieder geval niet worden uitgegaan van de in 2009 opgelegde voorlopige en tijdelijke ordemaatregel van de bestuursrechter. Die ordemaatregel is namelijk geen wettelijk voorschrift of een ander besluit van een daartoe bevoegd bestuursorgaan, gebaseerd op een publiekrechtelijk voorschrift dat beoogt om voor onbepaalde duur wijzigingen aan te brengen in bepaalde rechten. De in het verleden verleende ontheffing voor het medegebruik, waaraan ook werd gerefereerd, zijn dat evenmin. Daarmee werd slechts invulling gegeven aan een contour voor gezamenlijk gebruik, zoals ook zojuist werd benadrukt. Ook deze tweede misvatting raakt Defensie nu en niet alleen in de toekomst. Als LNV dit standpunt inneemt handhaaft, betekent dat voor Defensie een inperking van een bestaand recht. Die inperking doet afbreuk aan een militaire taakoefening en heeft consequenties voor eventuele vergunningverlening in de toekomst. Het Luchthavenbesluit 2014 heeft na vernietiging van het aanwijzingsbesluit 2007 met terugwerkende kracht te gelden als het eerste publiekrechtelijke beperking ten opzichte van de eerdere indicatieve K1-contour.

Dit KB is vastgesteld op voordracht van de minister van Defensie en in overeenstemming met toen de staatssecretaris van IenM, tegenwoordig IenW. Daaraan is een MER vooraf gegaan. Dat werd namens MOB al aangebracht. Conclusie luidde dat het gebruik van de luchthaven voor geen van de Natura 2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstelling voor de gebieden. MOB brengt naar voren dat dit zou zijn gebaseerd op de PAS, maar dat is niet waar. Het MER is vastgesteld voor inwerkingtreding van de PAS.

.Als vergunningverlening op grond van de Wnb dan ook aan de orde is, dan zal bij de toetsing het te vergunnen dan ook moeten afgezet tegen het Luchthavenbesluit 2014. Namens Eindhoven Airport werd al aangegeven dat er hard wordt gewerkt aan de vergunningaanvraag. Ik vermeld voor de volledigheid dat Defensie ook de mogelijkheden van een aanvraag onderzoekt, maar onverplicht als aangever in het bezwaarschrift. Vandaar ook het verzoek om mee te gaan in het bezwaar van

Defensie en op de wijze zoals Defensie heeft aangegeven met een initieel besluit te komen. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel mw. [REDACTED]

Dan zou ik nu graag ministerie van lenW het woord geven.

Dhr. [REDACTED]: Ten aanzien van de Luchthaven Eindhoven Airport maak ik graag van de gelegenheid gebruik om het volgende naar voren te brengen. En daarbij ga ik ook in op de vraag die u heeft gesteld. En alvorens ik dit doe wijs ik erop dat het gebruik van de luchthaven thans te onderscheiden is in een militair deel, dit is al gezegd, Defensie, en een civiel deel. Het civiele medegebruik wordt momenteel toegestaan door verlening van een vergunning voor bepaalde duur op grond van art. 10.27 eerste lid en 10.32 van de Wet luchtvaart. En in het bezwaarschrift van MOB en hetgeen zij vandaag tijdens de hoorzitting naar voren brengt, wijst MOB erop dat de verleende beschikking, en dat is eigenlijk ook úw vraag uit 2006, voor burgermedegebruik beperkender is of zou zijn dan het aanwijzingsbesluit uit 2007 en de daarover getroffen voorlopige voorziening. En in feite stelt en werpt MOB hier dan ook de vraag op tafel dat deze beschikking hierdoor medebepalend is of zou zijn voor de referentiesituatie. En naar het oordeel van de minister van lenW is dat niet het geval, en ik zal kort toelichten waarom de minister dat oordeel is toegedaan. En de minister wijst er in dit kader op dat de mogelijkheid om een afzonderlijke geluidsruimte voor het burgerluchtverkeer op een militaire luchthaven vast te stellen, pas is geïntroduceerd per 1 november 2009. En de minister doelt hier op de wijziging van de Wet luchtvaart inzake de vernieuwing van de regelgeving van burgerluchthavens en militaire luchthavens. En specifiek wijs ik hier op het huidige art. 10.28 eerste lid van de Wet luchtvaart. En in de memorie van toelichting wordt hieromtrent het volgende gesteld: "Het voorliggende wetsvoorstel beoogt te voorzien in op de praktijk toegespitst instrumentarium voor burgermedegebruik, waarbij de verantwoordelijkheden op het gebied van geluidsbelasting helder in kaart worden gebracht. Hierbij is in het bijzonder van belang dat bij militaire luchthavens met burgermedegebruik, de geluidszone zal worden opgedeeld in een militaire geluidsruimte en een geluidsruimte voor de burgerluchtvaart. Deze beide geluidsruimten zullen dan het toetsingskader zijn voor gebruik en voor de handhaving van het militaire vliegverkeer respectievelijk het burgerluchtverkeer. En de militaire geluidruimte en de geluidruimte voor het burgermedegebruik zullen beiden zichtbaar worden gemaakt in het luchthavenbesluit als bouwsteen voor de geluidszone en voor beperkingen." En dan komt het: "De geluidruimte voor het burgermedegebruik zal onderdeel uitmaken van de te verlenen medegebruikvergunning." Maar tot de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel gold echter oude systematiek. En op die oude systematiek is ook de beschikking van 2006 gebaseerd. En er was toen één publiekrechtelijk toetsingskader, en dat is de indicatieve geluidszone zoals die is opgenomen in het KB van 9 september 1979. En in het Kroonberoep is hieromtrent, onder handhaving van het KB van 6 september, toegevoegd, en ik citeer art. 3: dat de gebruiksbelasting nabij het luchthaventerrein mag de grens van 35 Ke, zoals aangegeven op die beschikking, niet overschrijden. En die lijn geeft dus de grens aan van het geluidsniveau en is daarmee beperkend ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen. In die als het ware, die beslissing op die bezwaren, wordt ook dat aantal genoemd zoals MOB dat noemt van 18.050. Maar in de toelichting wordt met nadruk aangegeven dat dat een zogenaamd geprognosticeerd aantal is. Van het vastleggen van een werkelijk aantal civiele vliegtuigbewegingen in het KB, is, zoals de minister van lenW het ziet, geen sprake.

De in het KB opgenomen indicatieve geluidscontour is tot 2007 dan ook gebruikt als kader voor de verschillende ontheffingen. En deze contour bevatte de grens voor de militaire luchthaven als geheel. En met nadruk zeg ik dus: er was dus sprake van een overkoepelende geluidszone die voor zowel het militaire- als het civiele gebruik gold.

In de verschillende ontheffingen en beschikkingen is steeds aangegeven dat die indicatieve geluidszone niet mag worden overschreden. Deze lijn gaf dus de limiet aan waarbinnen het civiele verkeer zich moest afrekenen. Tot zover.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel mijnheer [REDACTED]. Dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ja, er is sprake van ontheffingsbeschikkingen. Van welk verbod werd er ontheffing verleend?

Dhr. [REDACTED]: Nou ja, de luchthaven was aangewezen als een militaire luchthaven. Dus in de wet- en regelgeving is dan bepaald dat van die luchthaven alleen voor militair gebruik, gebruik mag worden gemaakt. En om ook mogelijk te maken dat er civiel gebruik werd toegestaan, was ontheffing van die verbodsbepaling noodzakelijk.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

We zijn aangekomen bij de tweede termijn. Dat betekent ik nu het woord ga geven aan MOB met het vriendelijke verzoek om zo goed als mogelijk en ook zo kort als mogelijk te reageren op toelichtingen die u in eerste termijn hebt gehoord.

Dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Het betoog van dhr. [REDACTED]. Hij verwijst naar de vergunning die in voorbereiding is en geeft aan dat daarmee concreet zicht op legalisatie is. Wij weten natuurlijk niet hoe die vergunningaanvraag eruit gaat zien. Maar in ieder geval is er op dit moment nog geen concreet zicht op legalisatie omdat er nog geen ontwerpbesluit is genomen over die aanvraag.

Wat betreft de onevenredigheid. Er wordt verwezen naar het economische belang. Ik denk dat daar ook nog wel wat op af te dingen is. Maar als je überhaupt een belangenafweging gaat maken waarbij ook andere aspecten betrokken worden dan de aspecten die door de Wet natuurbescherming geregeld worden, dan is het natuurlijk ook reëel om niet alleen aan de voordelen van de luchthaven te kijken, maar ook naar de nadelen. En de luchthaven leidt natuurlijk tot enorm veel hinder, overlast, en levert dus ook welzijnsproblemen op. Ik moet u zeggen dat ik zelf geboren ben, of opgegroeid ben in de gemeente St. Oedenrode. Ik woon daar niet meer, maar toen ik daar niet zo lang geleden nog eens een keer gaan wandelen ben, geschrokken ben van de enorme overlast die Eindhoven Airport in de woonplaats van mijn jeugd tegenwoordig oplevert. Ik ben blij dat ik er niet meer woon.

En verder hebben we aangegeven in een bezwaar dat het niet optreden tegen significante effecten een strijd vormt met de habitatrictlijnen. We hebben dat gemotiveerd in het laatste punt van het bezwaar. In feite weiger je dan om passende maatregelen te treffen. Voorzieningen die de luchthaven inmiddels genomen heeft waar dhr. [REDACTED] op wijst, zoals elektrisch taxiën en andere maatregelen, dat is lovenswaardig. Maar dat neemt natuurlijk niet weg dat het leeuwendeel van het probleem waar we nu over praten in deze procedure, het stikstofprobleem, niet door dat soort voorzieningen veroorzaakt wordt maar door het vliegverkeer.

Dhr. [REDACTED] gaf aan dat het aanwijzingsbesluit 2007 vernietigd is en daarom geacht wordt in een juridische zin nooit genomen te zijn geweest. Dat is niet juist. Het aanwijzingsbesluit is niet vernietigd. Alleen de geluidscontour is vernietigd. En daarvoor is dus die voorlopige voorziening getroffen.

En wat betreft dat LVB 2014, dat is een latere nieuwe procedure geweest die los stond van de procedure waar die uitspraak over is gedaan.

En zowel wat betreft dhr. [REDACTED] als wat mw. [REDACTED] aanvoerde: mw. [REDACTED] gaf eigenlijk aan, ze zei: 'als ik het betoog (van mij dan) goed begrepen heb, verzoeken wij u om af te wijken van de jurisprudentie van de Raad van State en een aantal rechtbanken.' Dat heeft ze dan niet goed begrepen. Dat is niet het betoog. Het betoog is juist om in lijn met met name ook de EU-jurisprudentie te handelen. Het projectbegrip is daarbij een belangrijk uitgangspunt, we hebben zelf ook verwezen onder die Radio Kootwijk uitspraak maar ook nog andere uitspraken van de Raad van State... Uitgangspunt voor de referentie is wat op projectmatige basis vergund is, dat is het uitgangspunt. Dat bestrijden wij niet. Maar de vraag is natuurlijk of een bepaald besluit wat gehanteerd wordt om de referentie te bepalen, of dat een projectmatige vergunning omvat. Wat betreft die Woensdrecht-uitspraak. Daar vind ik inderdaad wel enige nuancering ten aanzien van aangevoerd, omdat het projectbegrip na die uitspraak door de EU of in relevante wijze is aangescherpt. Het is overigens zo dat in die Woensdrecht-uitspraak, afwijkend van deze zaak, het

daar zo was dat de geluidscontour daar vóór de referentiedatum al was vastgelegd. U kunt zien dat de Raad van State in die uitspraak eerst naar een hinderwetvergunning verwijst die eerder was afgegeven. En vervolgens zegt men: nou ja, die geeft niet echt duidelijk aan wat er nou eigenlijk wel en niet is toegestaan en vervolgens komt men dan op het SMT en die geluidscontour. Maar die was daar al vastgelegd vóór de referentiedatum. De Raad van State zegt in die uitspraak niet: als we als basis nemen een oude hinderwetvergunning die onvoldoende informatie biedt over wat toegestaan is, dan kijken we daar helemaal naar. Maar men hoefde daar niet naar te kijken, omdat voor de referentiedatum dat SMT al was genomen. Dat is hier anders. Dus dat is een afwijking van die zaak. En de stelling die dhr. [REDACTED] inneemt, en wat ook volgt eigenlijk uit hetgeen mw. [REDACTED] en dhr. [REDACTED] betogen, is dat het toch zo is dat zolang je binnen de geluidscontouren blijft, de sky de limit is wat betreft de stikstofdepositie. Dat is toch het gevolg van het standpunt dat zij innemen. En dat is niet in overeenstemming met de EU Hof-jurisprudentie.

Het is misschien ook nog wel goed om naar de uitspraak van de Raad van State te verwijzen. Dat is de bewust uitspraak waarin de Raad van State voor het eerst heeft vastgelegd dat je niet alleen moet kijken naar toestemming op de referentiedatum maar ook naar eventuele beperkingen die daarna plaatsvinden. Uitspraak met ECLI-nummer 2013:1891. En dan gaat het dus om de vraag of er sprake is van voortzetting van het project en dan zegt de Raad van State in deze overweging 4: “van voortzetting van een project is in ieder geval geen sprake indien een vergunning niet meer of niet meer geheel van kracht is”. Daar geeft de Raad van State zelf mee aan, door de woorden ‘in ieder geval’, dat het niet ondenkbaar is dat als een bepaalde vergunning van kracht is, dat je dan toch niet kunt spreken van voortzetting van een project. Hier is sprake van een toestemming-besluit dat niet ziet op een bepaalde projectmatige begrenzing, maar alleen op de vervuilingcontour. Dan is het dus niet uitgesloten dat een bepaalde activiteit wel is toegestaan volgens het aanwijzingsbesluit of het SMT, maar dat die activiteit wel degelijk toch een uitbreiding van een project in de zin van de habitatrichtlijn bewerkstelligt, en daarmee is die dan niet zonder meer toegestaan op basis van de Wet natuurbescherming. Dat zal dan vervolgens beoordeeld moeten worden, een passende beoordeling. Dat is dus niet een betoog dat in strijd is met de jurisprudentie van de Raad van State. Wat betreft die besluiten van art. 33, 34 van de Luchtvaartwet. Dhr. [REDACTED] heeft daar met name over gesproken. Wat hij aangeeft neemt niet weg dat met die besluiten wel degelijk het civiel gebruik zich beperkt tot de daarin genoemde aantallen vliegtuigbewegingen. Dus het is wel degelijk een publiekrechtelijke beperking van het gebruik van het aantal bewegingen.

Hij gaf ook aan dat het aantal wat in het Kroonberoep is genoemd, die 18.050 vliegtuigbewegingen, dat dat een prognosticering is geweest voor de 35 KE-norm. Ja, dat is een prognosticering geweest. En als dat een juiste prognosticering is, dan is dat het uitgangspunt voor de beoordeling van de referentiesituatie. Inderdaad als die prognosticering... als je kunt onderbouwen dat die nergens op sloeg, dat die helemaal fout was, dan zul je verder moeten kijken. Maar als die prognose juist was, dan geeft dat aan dat die geluidscontour die toen is vastgelegd, gekoppeld is aan dat aantal vliegtuigbewegingen, en dan is dat in principe de projectmatige, ja de omvang van het project waar toen toestemming voor is verleend, en dat zou dan de referentiesituatie in het kader van de Wet natuurbescherming inhouden. Als dan later door geluidsemis�ie-armere motoren meer vliegbewegingen kunnen plaatsvinden binnen die geluidscontour, dan is dat prima in het kader van dat aanwijzingsbesluit van het SMT. Maar dan is er dus wel sprake van een uitbreiding van het project in de zin van habitatrichtlijnen, en dan zal je dus wel moeten bekijken of de toename van de stikstofdepositie die dát tot gevolg heeft, significante effecten veroorzaakt.

Dhr. Oost: Dank u wel, mijnheer [REDACTED].
Mijnheer [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ja ik maak graag nog een paar korte opmerkingen.
Dan begin ik even met twee gedetailleerde punten.

Er was gezegd: het aanwijzingsbesluit is niet vernietigd. Het geluidscontour uit de aanwijzing is vernietigd. Ja, op zichzelf eens, maar het gaat hier natuurlijk om die geluidscontour. Dus voor de

discussie is het, denk ik, niet zo relevant op dit moment. De geluidscontour is vernietigd, maar het is precies ook de geluidscontour waar het om gaat.

En daarna de indicatieve prognose waar nog gerefereerd wordt aan 18.000, maar daar moeten we wel meenemen ook dat dat kleinere verkeer daar niet in zit. Dus dat moeten we realiseren, dat die daar niet in is meegenomen. En mw. [REDACTED] is concreet geweest met een uitspraak van na de PAS-uitspraak, waaruit blijkt dat dat nog steeds de lijn is zoals zij dat bij Defensie voorstaan. En daar kwam niet echt een reactie op naar mijn mening. En u zegt: ja maar, we zoeken vooral naar wat het EU Hof heeft gezegd. Maar wat ik dan tussen de regels door lees, is dat hij eigenlijk zegt: ja ik heb wel gezien dat er misschien jurisprudentie van nationale rechter is die in de lijn van Eindhoven Airport is en van Defensie, maar ik acht dat niet in overeenstemming met het EU Hof. Alleen wat wij zien, is dat de nationale rechter, de Raad van State, de rechtbank hebben kennis genomen van het Hof uitspraak, en zijn ook na de PAS-uitspraak, gekomen zoals het er nu ligt. Dus zoals mw. [REDACTED] net aangaf, in wezen stuurt de MOB wel degelijk aan op een andere lijn dan wat er nu in de rechtspraak wordt gehanteerd.

Wat betreft het onderwerp evenredigheid van handhaving hebben we aangegeven: het gaat hier om handhaving en natuurbescherming, dus je moet altijd afwegen wat voor een winst zou het opleveren om te gaan handhaven versus wat de impact daarvoor is. Wat we hebben aangegeven is dat impact daarvoor heel groot is. U zegt: ja maar die impact moet het ook hebben over het geluid, om de gezondheid, we moeten eigenlijk luchtvaart in de brede zin oordelen. Dat is natuurlijk ook bij ook de beoordeling of er een nieuwe luchthaven zou komen of een wijziging moeten plaatsvinden, dan zullen ook al die aspecten worden meegenomen. Dat is ook altijd zo geweest, die aspecten worden meegenomen. Alleen we hebben het nu over een politiek ten aanzien van de Wet natuurbescherming. We hebben het vandaag ook over stikstof. In dat kader moet dat ook worden gezien.

U hebt net ook aangegeven ten aanzien van Woensdrecht, u zegt: het verschil was bij Woensdrecht dat er altijd een geluidscontour van voor de referentiesituatie was, dat is hier niet zo. Maar ook hier is dat zonder meer het geval. Mijnheer [REDACTED] heeft het net nog uitvoerig toegelicht, die was daar ook al voor de referentiedatum. En er werd net gezegd: ja, misschien was dat er onvoldoende informatie was over de civiele contour. Er is geen reden dan maar te doen alsof het er niet is. Het punt is: er was eenvoudigweg geen andere publiekrechtelijke beperking dan die gezamenlijke contour. Dus uit alle stukken blijkt duidelijk dat tot aan het luchthavenbesluit 2014, nu eigenlijk de gezamenlijke contour, en niets anders dan de gezamenlijke contour, dat die leidend was. En dat maakt dat je in het kader van jurisprudentie dat als de referentie moet meenemen. Alleen waarvoor Eindhoven Airport toestemming heeft gekregen, is precies wat zij heeft gedaan. Want zij is exploitant van de luchthaven. Zij handelt het burgerluchtvaartverkeer af. Dat is precies wat de doelstelling is en binnen die grenzen die daarbij gelden, is altijd gecalculeerd. De gedachte dat je ergens toestemming voor hebt gekregen en dat je hier niet naar gehandeld hebt, Alleen waar het om gaat is dat je moet toetsen of je ten opzichte van het relevante besluit daar binnen past.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.
Het woord is aan mw. [REDACTED].

Mw. [REDACTED]: Ik zou toch, denk ik, willen beginnen toch ook inderdaad met een jurisprudentie over de referentiesituatie. Zoals u in het bezwaarschrift van Defensie heeft kunnen lezen is een primair standpunt van Defensie dat er dus al sprake was van een legale situatie. Ik heb net aandachtig geluisterd wat namens MOB naar voren is gebracht, waarin wordt aangegeven dat het uitgangspunt dat op het moment van referentiedatum wordt bekeken wat toen de bestaande situatie was en de vergunningssituatie en dat MOB dat standpunt omschrijft. Daar wordt alleen dan bij opgemerkt dat er volgens MOB sprake zou kunnen zijn van een projectmatige vergunning. Ik kon dat zelf iets minder goed duiden. Maar als ik kijk naar de jurisprudentie dan wordt er gesproken over of de activiteit die legaal is toegestaan. Ik heb zelf al een PAS-uitspraak van de afdelingen aangehaald waarin wordt gezegd dat algemene regels daarbij ook een rol kunnen spelen, zoals ook bij Woensdrecht het geval

was. En als ik dat dan koppel aan de opmerking van MOB over feitelijkheden, kan ik me inderdaad niet aan de indruk onttrekken dat het standpunt van MOB, zoals zij overigens in veel meer procedures naar voren brengt: Er moet worden gekeken naar wat feitelijk op dat moment werd toegestaan en daarbij moet ook worden gekeken naar wat feitelijk de situatie was, want anders.... ik paraphraseer het even... is de sky the limit. Dat is het standpunt van MOB, maar dat is een standpunt van MOB wat al jaren wordt uitgedragen en wat nog door geen enkele rechter is gevolgd. En de sky is niet de limit. Er wordt gekeken naar wat het toegestane recht was, de toegestane activiteit op de referentiedatum. En dan kan het zo zijn dat er inderdaad niet, want dat was een flink aantal jaren geleden de situatie, dat daar niet van elke activiteit stond vastgelegd wat er wel of niet aan NOx kon worden geëmitteerd. Dat als je daarvan zou afwijken, dat je dat een afwijking zou hebben van je vergunning. Er wordt verwezen naar hinderwetvergunningen, naar algemene regels en bijvoorbeeld ook naar het SMT, met het geluid, met het KE. Dat is in deze situatie niet anders. En dat er jurisprudentie is, dat als daarna het recht is beperkt dan wel als daarna een vergunning is komen te vervallen, hetgeen waaraan MOB refereerde met de uitspraak uit 2013, dan kan er sprake zijn van een andere situatie. Maar dat is hier niet aan de orde. Wat hier aan de orde is, is een bestaand recht, legaal, om, en dan heb ik het even overkoepelend ook, om het hele vliegveld te gebruiken. Daarbij is een indicatieve KE contour gegeven, een SMT zonder aan te geven dat dat verbindend is. Daar is in 2007 naar gekeken omdat daar een KE-contour voor vast te leggen, maar die is vernietigd. Maar er is in deze situatie dus geen sprake van het feit dat door de vernietiging van het besluit van 2007 er geen recht meer zou zijn op het gebruik van de luchthaven. Integendeel. Het is gewoon publiekrechtelijk op dat moment nog niet beperkt. En ja, en dat leidt tot de conclusie, zoals overigens vaker gebeurt, en daarom wordt bijvoorbeeld ook intern gesaldeerd met bepaalde rechten, dat een bepaald recht was toegestaan, waarvan MOB wellicht nu vindt dat dat te ruim is. Maar dat doet niet af aan de juridische situatie dat LNV moet kijken naar wat was de bestaande situatie op dat moment, en pas hetgeen was daarna is toegestaan of wat nu gebeurt daarbinnen.

En daarvan zijn de standpunten helder zoals die uiteen zijn gezet in het bezwaarschrift en dat dat zonder meer past.

Wat betreft Defensie wil ik voor de volledigheid nog wijzen, we hebben het in het bezwaar de vraag naar voren gebracht: is er vervolgens een publiekrechtelijke beperking geweest? Daarvan wijst LNV naar de voorlopige voorziening van 2009. En daar zijn dan heel veel juridische argumenten waarom dat niet aan de orde is.

Ik wil dan toch ook nog een keer wijzen op het Barro en Rarro, waarin de militaire luchthavens worden aangewezen, waar bepaalde redenen zijn over hoe om te gaan met geluid en al dat verder, waar juist niet die voorlopige voorziening als 2009 als beperking is opgenomen, terwijl Barro uit 2011 is. Dus ook vanuit de Rijksoverheid werd het niet gezien als een beperking van het publiekrechtelijk recht om te gebruiken.

En dat waren de punten die ik namens Defensie nog naar voren wilde brengen.

Dhr. [REDACTED] Dank u wel.

Ik wil eerst even kijken naar de commissieleden of er tot dusver nog vragen zijn.

Dan mag ik het woord geven aan iedereen.

Dhr. [REDACTED]: Ik heb het gevoel dat ik in herhaling val als ik uiteenzet wat ik hiervoor uiteen heb gezet. Dus ik heb eigenlijk niets aanvullends op te merken.

Dhr. [REDACTED] Dank u wel. Mw. [REDACTED] heeft een vraag aan die mijnheer, begrijp ik.

Mw. [REDACTED]: Vrijdag hadden we het over Lelystad. Een aantal waren hier niet aanwezig. Maar toen werd uitgegaan van het aantal vliegbewegingen dat in de toelichting stond. Hier is het indicatieve aantal vliegbewegingen. Hoe wordt over het algemeen zo'n besluit dan opgesteld? Waar kun je dan wel of niet van uitgaan?

Dhr. [REDACTED]: Kijk. Er moet op een bepaald moment een publiekrechtelijk kader gevormd worden om activiteit mogelijk te maken. En dat publiekrechtelijk kader wordt in de regel gevormd door het vaststellen van de geluidszone. Maar de geluidszone wordt niet zomaar vastgesteld. Aan het vaststellen van de geluidszone gaat een heel proces vooraf. En dat proces is dat eerst de luchthaven

met een plan komt, en schetst welke activiteiten men denkt dat op die luchthaven de komende jaren gaan plaatsvinden. En dan hebben we het over het aantal vliegtuigbewegingen, bestemmingen, noem maar op. Daar ligt vervolgens een hele invoerset aan ten grondslag. Er zijn wettelijke regels op grond waarvan dan zo'n invoerset wordt vertaald in een geluidszone. En als u dan ziet dan in de besluitvorming zoals die heeft plaatsgevonden een geluidszone is vastgesteld, dan wordt daarbij ook beschreven het plan wat daaraan ten grondslag ligt. En dat plan dat zijn dan geprognosticeerde, zoals wij noemen, aantallen aan vliegtuigbewegingen. En bestemmingen en noem maar op, dat daaraan ten grondslag ligt.

Mw. ██████: Maar wordt bij de een dan wel daarvan uitgegaan en bij de ander niet?

Dhr. ██████: De luchtvaartwetgeving is pas eigenlijk sinds kort met de introductie van het... dat is bij Schiphol zo... dat daar wel de mogelijkheid voor het vastleggen van een X-aantal vliegtuigbewegingen in wordt voorzien. Maar Lelystad vormt daar ook een uitzondering op. Maar bij die andere luchthavens niet. Wij leggen geen maximum aantal vliegtuigbewegingen op. Sterker nog: de luchthaven heeft zelf de flexibiliteit en ruimte om binnen de milieugebruiksruimte die wordt vergund, activiteiten te ontplooiën. En u vraagt waarom dat bij Lelystad wel is gebeurd: ja, daar ligt natuurlijk ook een bepaald politiek proces aan ten grondslag waarom dat bij Lelystad wel zo heeft plaatsgevonden.

Dhr. ██████: Dank u wel mijnheer ██████.

We zijn hiermee aan het einde gekomen van deze hoorzitting. Voordat we gaan afsluiten kijk ik ook nog even naar de dhr. ██████ vanuit de zijde van het ministerie van L&W, of er daar nog vragen zijn.

Dhr. ██████ vertegenwoordigt de pers. Ik wijs u erop, maar heb ik bij de vorige zitting ook al gedaan, dat er naar aanleiding van de hoorzitting nog vragen zijn, dat u daarvoor terecht kunt bij onze persvoorlichter.

Wij zullen vandaag geen beslissing nemen maar wel op korte termijn.

Ik dank u allen voor uw komst vandaag en ga nu afsluiten.