



Kenmerk opdracht	494-39199 494-39177
Opdrachtgever	Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland
Datum opdracht	28 augustus 2020
Type bijeenkomst	Hoorzitting
Datum bijeenkomst	24 augustus 2020
Kenmerk geluidsbestand(en)	494-39199_HZ_24-8-2020 SPOED
Converteren naar DDS of WAV	Nee
Lengte bestand(en) in uren	01:35:30
SPOED	Ja
Type verslag	Letterlijk
Aanwezige personen	Namens RVO.nl: Dhr. mr. [REDACTED], procedureel voorzitter Mw. mr. [REDACTED], inhoudelijk bijzitter Dhr. mr. [REDACTED], notulist Dhr. mr. [REDACTED], ministerie LNV Bezwaarmaker: Dhr. [REDACTED], MOB Dhr. [REDACTED], namens MOB en Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast, Mw. [REDACTED], beleidsmedewerker ministerie IenW Dhr. [REDACTED], ministerie IenW Dhr. [REDACTED], Luchthaven, advocaat-gemachtigde Dhr. [REDACTED], Luchthaven, projectdirecteur luchthavenontwikkeling
Regeling	
Uitgewerkt door	UwEigenSecretariaat.nl – Siddeburen
Projectnummer	2045
Opmerkingen notulist	De hoorzitting start bij 0:11:58 uur. De namen van de aanwezigen zijn tijdens de voorstelronde niet of nauwelijks te verstaan. Daardoor zijn enkele namen van bezwaarmakers uit de context van de hoorzitting gehaald. Verder stellen ook de juristen van RVO.nl zich niet afzonderlijk voor.

Opmerking: De hoorzitting start bij 0:11:58 u

Dhr. [REDACTED]: Goedemorgen. Welkom allemaal bij deze hoorzitting in de bezwaarprocedure in het kader van de Wet natuurbescherming, in het bijzonder het besluit over de afwijzing inzake Luchthaven Rotterdam. Voordat ik van start ga even een korte introductie. Daarna wil ik uw aandacht vragen voor een paar huishoudelijke mededelingen en daarna gaan we over tot de orde van de zaak.

Mijn naam is [REDACTED]. Ik ben MT-lid van de afdeling Juridische Zaken en ik zal vandaag de hoorzitting voorzitten. Aan de rechterzijde mw. [REDACTED], behandelend jurist, ook van de afdeling Juridische Zaken. Aan mijn linkerzijde dhr. [REDACTED], ook behandelend jurist van dezelfde afdeling. Het lijkt mij goed dat u even kort meldt wie u bent en namens wie u hier zit. Mag ik aan uw kant beginnen?

Dhr. [REDACTED]: Ik ben [REDACTED]. Ik ben voorzitter van de vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport. En we zijn mede-opdrachtgever van deze procedure, zit er namens MOB

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED], namens MOB.

Mw. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED]. Ik ben beleidsmedewerker bij de Directie Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Dhr. [REDACTED]: Ik ben [REDACTED], collega van [REDACTED]. Ik werk op ministerie van IenW.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED]. Ik treedt als advocaat op namens Rotterdam The Hague Airport.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED]. Rotterdam The Hague Airport, projectdirecteur luchthavenontwikkeling.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. U heeft ongetwijfeld gemerkt dat we vanwege de coronamaatregelen in een aparte setting zitten. We zitten ver uit elkaar met als gevolg dat we ook moeilijk verstaanbaar kunnen zijn. Om die reden hebben we achterin de zaal twee katheders met microfoons staan. U zult zo dadelijk allemaal spreektijd krijgen. Het verzoek is dan, dat u even naar de microfoon toeloopt. Dat is ook in verband met het goed kunnen opnemen van de hoorzitting met onze geluidsapparatuur en dat doen we om het verslag te kunnen uitwerken. U krijgt straks allen twee spreektermijnen. Ik verzoek u ook om die spreektermijn in te gaan, zoveel mogelijk als dat kan, op de vragen die wellicht aan u zijn gesteld door de hoorcommissie. Mocht u deelnemers onder de knop hebben – daarmee bedoel ik mensen, die vanwege de beperkte capaciteit vandaag niet aanwezig konden zijn, maar wel via de inbelverbinding zijn aangemeld – dan is het verzoek aan u om die mensen ook een bijdrage te laten leveren in uw spreektijd en zoveel mogelijk ook met gebruikmaking van de microfoons in de zaal. U heeft spreektijd van ongeveer 10 minuten, met een klein beetje uitloop. Terwijl we erop toezien, dat dat ook in acht wordt genomen, zodat iedereen dezelfde spreektijd kan krijgen. Verder missen wij nog iemand aan de rechterkant. Dhr. [REDACTED] heeft aangegeven dat hij iets later komt. Dus hij komt nog binnen. We hadden ook dhr. [REDACTED] van de schrijvende pers uitgenodigd. Die is niet verschenen. Het kan zijn dat hij nog komt, maar dat merken we wel vanzelf. Tot slot nog een beroep op uw begrip voor de omstandigheden waarin we deze hoorzitting vandaag de dag moeten doen, maar ik neem aan dat dat geen probleem is.

Dan zou ik graag nu willen overgaan. Ja, mw. [REDACTED] merkt nog terecht op, dat als u met de auto bent, dat u voordat u de garage verlaat, bij de receptie een uitrijkaart kunt halen. Anders kunt u er niet uit en dat zou jammer zijn.

Dan wil ik nu graag overgaan tot de inhoud van de zaak en ik zou daartoe als eerste het woord willen geven aan MOB als bezwaarmaker.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Rotterdam The Hague Airport kan ook op verder afgelegen Natura 2000-gebieden depositie veroorzaken. Dus verder afgelegen gebieden, zoals bijvoorbeeld het Naardermeer, de Kampina, maar ook de gebieden in De Peel, Deurnsche Peel & Mariapeel en Groote Peel. En de depositie die veroorzaakt kan worden, kan zodanig zijn dat significante effecten niet op voorhand uit te sluiten zijn. In bezwaar onder punt 12 is erop gewezen, dat er dan sprake moet zijn van een rekenkundig berekenbare depositietoename. Om een globale inschatting te maken kan uitgegaan worden van productie 1 – dat ik heb ingediend bij het bezwaar over Schiphol, want daar is

een indicatieve stikstofdepositie berekening uitgevoerd op alle Nederlandse natuurgebieden op basis van de cijfers van Schiphol uit 2017. En dat ging toen om bijna 500.000 vliegtuigbewegingen.

Rotterdam The Hague Airport levert, als het gaat om grote vliegtuigbewegingen, een ordegrrootte van 20.000 bewegingen. Dus ongeveer 1/25^e deel daarvan. Dan tel ik overigens de kleine luchtvaart, die ook aanzienlijk in aantal is, nog niet mee, maar dus uitgaande alleen van die grote vliegbewegingen. Als ik dan vergelijk met Schiphol, zijn daar deposities berekend op de Kampina van 1,21 mol. Als Rotterdam The Hague Airport op dezelfde afstand tot dat gebied zou liggen, dan zou dus een depositie in de orde van ongeveer 1/25^e deel daarvan te verwachten zijn, dus ongeveer 0,05 mol. Maar Rotterdam The Hague Airport ligt iets dichterbij dat gebied dan Schiphol. Dus de depositie zal mogelijk nog iets hoger uitvallen.

Voor de Groote Peel Schiphol 0,78 mol. Rotterdam The Hague Airport als het om dezelfde afstand zou gaan, zou je 0,03 mol verwachten. Dat is 1/25^e deel daarvan. Maar ook tot dat gebied ligt Rotterdam The Hague Airport dichterbij, namelijk ook minder dan 125 km afstand, vanaf Schiphol is 125 km.

Overigens beschikt Mobilisation over indicatieve berekeningen met AERIUS voor Rotterdam The Hague Airport op basis van het feitelijk gebruik in 2017 en uit die berekening kwamen inderdaad vergelijkbare deposities, dus 0,05 op de Kampina, 0,03 op de Deurnsche Peel & Mariapeel en 0,09 op het Naardermeer.

In die berekening is overigens nog niet meegenomen de omstandigheid dat vliegtuigen gerelateerd aan Rotterdam The Hague de laatste jaren steeds langer laag vliegen in verband met interferentie met vliegverkeer van Schiphol. Vliegtuigen vliegen daarom langer langduriger onder de 3.000 voet. En dat leidt tot meer stikstofdepositie. Dat is een factor die vermoedelijk tot een hogere depositie zal leiden, dan ik zojuist heb aangegeven. En bovendien zijn in die berekeningen, waar ik het over had, emissies boven 3.000 voet niet meegenomen. Met het programma OPS kan een dergelijke berekening wel uitgevoerd worden en dat zal ook tot hogere deposities leiden. En het is ook van belang om die wel mee te nemen, want emissies boven de 3.000 voet, die zijn zelfs hoger dan de emissies onder de 3.000 voet en die dragen in totaal dus wel 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 welke stikstofoverbelaste Natura 2000-gebieden nog stikstof deponeert, die is te relateren aan Rotterdam The Hague Airport. En gelet op wat ik zojuist aangegeven heb, is het aannemelijk dat tot buiten een straal van 125 km daarvan nog sprake is. Dus daarom moet een grotere straal in acht genomen worden dan 20 km.

Omdat zich ruimschoots binnen die straal van 125 km Natura 2000-gebieden bevinden waarvoor als referentiedatum 10 juni 1994 geldt, zal de situatie aan de hand van die referentiedatum beoordeeld moeten worden. Voor zover Rotterdam The Hague Airport stelt dat dat niet uit het handhavingsverzoek volgt, bestrijd ik dat. Het handhavingsverzoek is er namelijk op gericht, dat opgetreden wordt tegen het zonder natuurvergunning uitvoeren van activiteiten op de desbetreffende vliegvelden. En daarbij is aangegeven, dat het aantal vliegtuigbewegingen teruggebracht moet worden tot het aantal dat positief was vergund op de referentiedatum. En daarbij is ook aangegeven, dat niet kan worden uitgesloten dat 10 juni 1994 als referentiedatum heeft te gelden.

Dat is de uitgeschreven tekst, die u heeft gezien. Ik wilde eigenlijk nog een kleine toevoeging plaatsen en daarbij reageren op het stuk van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Want die heeft op bladzijde 5 van de reactie van 29 juni hetzelfde staatje opgenomen, dat ook in ons bezwaarschrift staat met het aantal vliegtuigbewegingen. En de minister die vergelijkt het aantal overlandvluchten en het handelsverkeer in 2001 met 2019 en concludeert dan een lichte afname in het groot verkeer. Maar overland- en handelsvluchten zijn niet altijd groot verkeer. En dat is te zien in productie 1 bij ons bezwaar. Daar is namelijk groot en klein verkeer uitgesplitst. En u kunt daar zien dat in 2001 er bijvoorbeeld, dat is een voorbeeld, ruim 28.000 overlandvluchten waren, dat is ook ongeveer het getal wat in het staatje staat, dat de minister heeft overgenomen. Maar er waren toen in 2010 maar 17.000 grote vliegtuigbewegingen. Dus het aantal grote vliegtuigbewegingen, dat blijkt uit het staatje in productie 1, dat is daarna toegenomen. Dus het aantal overlandbewegingen is groter dan het

aantal grote vliegtuigbewegingen. Dus daar zitten ook kleine vliegtuigbewegingen tussen. Vanaf 2010 is dus in productie 1 duidelijk te zien, dat het aantal grote vliegtuigbewegingen daarna is toegenomen. En het is in feite vanaf 2001 nog sterker het geval, want begin deze eeuw kwamen er eigenlijk nog geen grote vliegtuigen op deze luchthaven, dus sindsdien is dat aantal behoorlijk toegenomen. En die grote vliegtuigbewegingen veroorzaken natuurlijk veel meer stikstofdepositie dan een kleine. Dus dat is wel relevant.

Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel, meneer [REDACTED]. Ik kijk even naar de commissie. Mw. [REDACTED] heeft een vraag.

Mw. [REDACTED]: Ja, u schrijft... u beschikt over indicatieve berekeningen met AERIUS voor Rotterdam. Kunt u die overleggen?

Dhr. [REDACTED]: Ja, ik heb eigenlijk er bewust voor gekozen om dat niet te doen, omdat het maar indicatieve berekeningen zijn. En uiteindelijk zult u als ministerie moeten beoordelen van nou, tot op welke afstand is er een berekenbare depositietoename. En aan de hand daarvan moet je beoordelen of er significante effecten kunnen optreden. Dus ik wil hier eigenlijk alleen maar een orde van grootte aangeven. Ik heb die vergelijking gemaakt met de berekening van Schiphol, die we wel bij de stukken hebben gevoegd. Nou ja, op zich, ik heb er ook niet heel veel bezwaar tegen om die indicatieve berekeningen te mailen. Ik kan dat wel doen, maar staart u zich daar niet op blind. Het is maar om aan te geven een orde van grootte, om aan te geven dat, zeg maar tot aan die Peelgebieden, een berekenbare stikstofdepositie plaatsvindt. Dus die je niet kunt uitsluiten.

Mw. [REDACTED]: Dat begrijp ik, maar ik zou graag dan dat willen zien.

Dhr. [REDACTED]: Ik zal het dan nog mailen.

Mw. [REDACTED]: Oké. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Zijn er verder nog vragen? Dank u wel, mevrouw.

Ik wil graag nu naar de luchthaven gaan en dan wil ik naar dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ja, klopt.

Dhr. [REDACTED]: U had ook die microfoon kunnen nemen, maar dat staat u vrij.

Dhr. [REDACTED]: Ja, Rotterdam The Hague Airport heeft als luchthaven in een schriftelijk stuk al uitgebreid haar standpunt toegelicht. Dus het is niet zinvol, om dat vandaag te herhalen. Ik maak slechts enkele korte opmerkingen en daarbij ga ik in het bijzonder nog in, wat de relevante toestemming is. Dat is een belangrijk punt. En zoals u net ook verzocht, zal ik ingaan op de door RVO.nl vooraf aan de luchthaven gestelde vragen.

De vraag die vandaag voorligt in de bezwaarprocedure is of de minister het handhaven van het verzoek van MOB terecht heeft afgewezen. Rotterdam The Hague Airport is van oordeel, dat deze afwijzing terecht was en is. De enige reden om toch in bezwaar te gaan als luchthaven, is dat zij kanttekeningen heeft bij de onderbouwing van die afwijzing. Want wat haar betreft, zijn er namelijk nog meer gronden waarop handhaving moet worden afgewezen. En de luchthaven heeft in haar zienswijze voorafgaand aan het bestreden besluit of in bezwaarschrift tegen het bestreden besluit en in antwoord op vragen uiteengezet dat handhaving moet worden afgewezen. In de eerste plaats al, omdat er geen vergunningplicht bestaat vanwege toestemming van voor de referentiedatum. Er sprake is van concreet zicht op legalisatie en in de laatste plaats, omdat handhaving onevenredig zou zijn.

En dan pak ik die eerste twee even samen en daar is relevant, dat de minister al een aanzegging heeft uitgebracht richting de luchthaven om voor 1 oktober 2020 te komen met een vergunningaanvraag met passende beoordeling en daarbij concreet aangegeven, waaraan die passende beoordeling, waarom die vergunningaanvraag moeten voldoen. Daar is Rotterdam The Hague Airport druk mee bezig, zeer druk mee bezig, kan ik wel zeggen. Die zal dus ook aan deze aanzegging gehoor geven. En de luchthaven heeft op basis van alle beschikbare gegevens er alle vertrouwen in, dat vergunning ook kan worden verleend. En daarmee is hoe dan ook de naleving van de Wet natuurbescherming geborgd en er is sprake van concreet zicht op legalisatie. En of die vergunning of legalisatie dan nodig was, doet er in dat geval eigenlijk dan niet zo heel veel meer toe.

Dus de inspanning van de luchthaven is er ook op gericht om via de weg van vergunningverlening iedere twijfel die nog zou bestaan over naleving van de Natuurbeschermingswetgeving, om die twijfel weg te nemen. De luchthaven wil ook niets anders dan dat alles netjes geregeld is. Ofwel met de vaststelling dat er geen vergunning nodig is, maar als daarover twijfel zou bestaan, een vergunning. En waarom wij menen, dat er geen sprake is van een vergunningplicht en juridische onderbouwing en ook concreet zicht op legalisatie, dan verwijs ik nogmaals naar de schriftelijke stukken. En ik zal straks nog op een punt specifiek stilstaan, namelijk welk besluit is dan die relevante toestemming. En dat is namelijk heel relevant voor zowel het bezwaar als voor het vergunningentrajec.

Over onevenredigheid van handhaving kan ik korter zijn. Want de minister heeft terecht handhaving op die grond afgewezen. De belangen van de luchtvaart in het algemeen en Rotterdam The Hague Airport in het bijzonder voor de economie, en zelfs de welvaart van de samenleving als geheel, zijn dusdanig dat handhaving, zoals MOB die voor ogen staat, volstrekt disproportioneel zou zijn. En dat zeker ook gezien het relatief geringe aandeel van de luchtvaart in de stikstofproblematiek. En natuurlijk, daar hoort meteen de toevoeging bij dat de luchthaven niet wegloopt voor haar verantwoordelijkheid. Ook de luchtvaart en binnen die sector ook Rotterdam The Hague Airport als exploitant van de luchthaven, die móet een rol spelen in de bestendige oplossing van de huidige stikstofproblematiek. Rotterdam The Hague Airport heeft ook los van juridische verplichtingen concrete en passende maatregelen genomen om daaraan bij te dragen en zal dat ook blijven doen. Ik noem als voorbeeld de elektrificatie van het grondmaterieel en verduurzaming van het landzijdig transport. Onder andere denken aan het bevorderen en verbeteren van het OV.

Dan een punt wat ik er specifiek zou willen uitlichten en dat is de referentiedatum en wat is nou de publiekrechtelijke beperking naar de referentiedatum. Het handhavingsbesluit is uitgegaan van 24 maart 2000 als referentiedatum. Dat is eigenlijk het uitgaan van de vogelrichtlijnen. Maar de juiste datum is echter 7 december 2004 en de relevante habitatgebieden zijn namelijk op die datum geplaatste lijst van gebieden van communautair belang. En ook het handhavingsbesluit gaat uit van 7 december 2004 als referentiedatum.

Even buiten mijn pleitnota om: er werd net aangegeven, ja, we hebben niet uitgesloten dat het een eerdere datum zou zijn. Er is aangegeven dat in het bezwaarschrift of in de zienswijze voorsnog was uitgegaan van die eerdere datum. Alleen als je van zo'n datum zou willen uitgaan. Als je zegt, voorsnog ga ik uit van 7 december 2004, maar er zijn gronden om aan te nemen, dat het iets anders is. Ja, dan hoort daar ook een stukje onderbouwing bij, waarom dat zou moeten zijn. Ja, wij zien die niet.

En ook wat in het handhavingsbesluit staat, en dan kom ik terug op mijn pleitnota, daar staat van ja, dat móet zijn vanwege de aanwijzing op het richtlijngebied Boezems Kinderdijk. Maar dat gaat niet op, omdat dit gebied geen stikstofgevoelig habitat betreft. Ook in het handhavingsbesluit wordt gesteld, dat er een vergunningplicht bestaat sinds inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit luchthaventerrein Rotterdam op 17 oktober 2001. Nou dat past al niet, omdat wat ons betreft moet worden uitgegaan van 7 december 2004. Maar ook als zou worden uitgegaan van 24 maart 2000, dan zou het wijzigingsbesluit uit 2010 het eerste relevante besluit zijn in het kader van bestaande rechten. De activiteiten van Rotterdam The Hague Airport passen zonder meer in het kader van dit besluit.

Wederom een korte toevoeging, buiten de pleitnota om. We hebben hier aangegeven, ja, MOB geeft aan, we moeten uitgaan van de positieve vergunde aantallen van het toestemmingsbesluit. Alleen bij die systematiek is het belangrijk te zien, dat die aanwijzingsbesluiten niet werken met vergunde aantallen, maar uitgaan van bepaalde geluidscontouren. Bepaalde milieuruimte waarbinnen je moet blijven. Dus het zijn niet bepaalde aantallen, laat staan de aantallen zoals die op dat moment feitelijk waren. Het gaat om wat waren de milieugrenzen en daaruit, dat vormt het bestaande recht. Niet een bepaald aantal.

Diezelfde opmerking past ook meteen bij de eerste vraag van RVO.nl aan de luchthaven. Er wordt gevraagd naar het aantal vliegtuigbewegingen van 2020. Die heb ik als tabel opgenomen. Ik zal ze niet allemaal oplepelen, maar ook daarvoor geldt: het gaat er niet om wat het feitelijke aantal

vliegtuigbewegingen zijn of waren. Het gaat er uiteindelijk om wat Rotterdam The Hague Airport juridisch mag doen en niet wat feitelijk is gerealiseerd.

Dus tot en met juni staat in de tabel. Voor de maanden die nog niet zijn afgerond, weten we natuurlijk nog niet wat er precies komt. Dat hangt er vanaf, hoe gaat het met corona, hoe ziet de wereld er over een paar maanden uit. Maar de verwachting is in elk geval dat die aantallen de komende maanden niet ver uit zullen komen boven het aantal zoals je dat bijvoorbeeld in juli zagen. Trek je dat door, dan kom je dit jaar uit op circa 37.500 à 45.000 vliegtuigbewegingen.

De tweede vraag die gesteld is, is of er onderscheid gemaakt is tussen grote en kleine luchtvaart en dat is niet het geval. In die zin dat zowel de grote als de kleine luchtvaart valt binnen de bestaande rechten van Rotterdam The Hague Airport.

De derde vraag vraagt ietsje meer toelichting. Dat is een hele feitelijke vraag, van wat is er eigenlijk gebeurd op de luchthaven, fysiek. En daar is ook goed te realiseren, dat wat is toegestaan in de toestemming en wat Rotterdam The Hague Airport doet, niet anders is dan exploitatie van een luchthaven met alles wat daarbij komt kijken, binnen de vastgestelde milieugrenzen, maar zonder dat daarbij grenzen zijn gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen. En de activiteit van de exploitatie van de luchthaven is ten opzichte van de relevante toestemming niet gewijzigd.

Rotterdam The Hague Airport doet in de kern niets anders dan wat zij in 2004 of welk jaar je pakt. De kernactiviteit is namelijk het afhandelen van vliegtuigverkeer. Dat is niet veranderd. Natuurlijk staat de luchthaven, net als vele andere projecten waarvoor voor de referentiedatum toestemming is verleend, niet stil. Maar de fysieke wijzigingen zijn niet bepalend voor de omvang van de bestaande rechten.

In de 2001 vigerende bestemmingsplan waren geen beperkingen opgenomen ten aanzien van de bouw die op de luchthaven was toegestaan. In de periode 2001 tot en met nu, hebben met tussenpozen aanpassingen aan de terminal plaatsgevonden. Dan moeten we onder andere denken aan aanpassingen die deels nodig waren in verband met toegenomen security voorschriften, waardoor extra oppervlakte nodig was om hieraan te kunnen voldoen. Maar, zeg ik er meteen bij, die aanpassingen hebben niet geleid tot een vergroting van de vergunde gebruiksruimte. Het is ook niet zo, dat deze fysieke wijzigingen nodig waren om de vergunde milieugebruiksruimte te kunnen benutten. Dus die aanpassingen hangen samen met de verdeling van capaciteitsbehoefte over de dag, dus met pieken. Maar in 2019, afgaande op het aantal vluchten en passagiers, helemaal als we het jaar 2020 zouden pakken, hadden ook gepast binnen de gecorrigeerde kaders van het aanwijzingsbesluit van 2001. En dat geldt daarmee ook voor de autobewegingen en bijbehorende parkeerterreinen. Sterker nog, die aanpassingen die zijn gedaan, zijn juist gunstiger voor het milieu. Door vergaande verduurzaming is de emissie van de terminal van verwarming en koeling significant gerealiseerd. Kijken we naar 2001, toen werd er nog verwarmd met gasgestookte ketels. Die zijn nu verwijderd en verwarming en koeling van de terminal gebeurt nu met warmte-koude-opslag in de grond, waarbij er geen fossiele brandstof wordt gebruikt en er dus ook geen emissie meer plaatsvindt.

Daarnaast is de terminal met een bouwjaar 1969, ook verder verduurzaamd. Enkel glas is vervangen door drievoudig glas. Muren, daken zijn geïsoleerd en ledverlichting is aangebracht. En waar mogelijk zijn ook zonnepanelen aangebracht.

In de periode 2001 tot 2019 zijn diverse nieuwe kantoorgebouwen en hotels op de luchthaven verrezen. En ook die functioneren op de WKO-installatie en staan los van aardgas. En nu wordt de oude brandweergarage, gas verwarmd, vervangen door een nieuwe brandweergarage, die klimaatneutraal is en geen gasaansluiting heeft.

Nogmaals, deze aanpassingen hebben niet geleid tot meer ruimte voor de luchthaven ten opzichte van het milieu. Niet tot meer milieugebruiksruimte, noch waren ze nodig om die te kunnen benutten. Die zijn ook niet van invloed op de bestaande rechten. En anders als MOB suggereert, gaat het in het kader van de discussie over bestaande rechten, omdat publiekrechtelijk is toegestaan en vergund, en niet om het feitelijk gebruik op de betreffende datum en ook niet over aantallen.

En dan heeft u een vierde vraag gesteld over het zogeheten B-besluit, een wijzigingsbesluit uit 2010. En die hangt samen met het onderhandelaarsakkoord dat in 1998 is vastgesteld voor de gemeente

Rotterdam en door Royal Schiphol Group, waarin de toekomstige omvang van de luchthaven geregeld werd. Het toenmalige ministerie, toen nog Verkeer en Waterstaat, is gevraagd hun akkoord te vertalen in een nieuw gewijzigd aanwijzingsbesluit voor de luchthaven. En bij de vaststelling van het aanwijzingsbesluit is door het ministerie gebruikgemaakt van een rekenmodel dat enkele fouten bevatte. En deze rekenfout is in het besluit gecorrigeerd. Maar hierdoor is de totale milieugebruiksruimte echter niet toegenomen. Dan zou je kunnen zeggen, ja, maar dan zit er toch ook extra overheidsvluchten in dat B-besluit, maar die waren zeer gering qua effect. Bovendien ook in feite geen toevoeging, maar eigenlijk een verplaatsing. Want die extra overheidsvluchten betroffen overloop als gevolg van de sluiting van Marine Vliegkamp Valkenburg en dus geen nieuwe emissies, maar verplaatste emissies. En voor deze luchthaven relevant dat eigenlijk dat nog is, een verplaatsing nog verder weg van relevante Natura 2000-gebieden. Maar hoe dan ook geldt dat gebruik in 2019, of zo u wilt 2020, ook past binnen alle aanwijzingsbesluiten, die in de periode 2001 nu hebben gegolden. Waarbij overigens de uiteindelijk voor gegunde scenario's zelfs lager liggen, dan de grotere varianten, die in de relevante MER-en zijn onderzocht. En die wijziging van de correctie van de geluidszone waar in de vraag aan wordt gerefereerd in 2010, is in de toenmalige MER verder volledig transparant uitgelegd. Deze geluidsneutrale correctie heeft standgehouden bij het bevoegd gezag, de commissie MER en bij de rechter van de afdeling.

Vijfde en laatste vraag van RVO.nl aan Rotterdam The Hague Airport betreft het studiegebied van de natuurtoets bij de MER van 2015. Die is al niet relevant omdat die natuurtoets niet de basis was voor de toestemming waar het om gaat. En zelfs überhaupt niet voor besluitvorming is gebruikt. En de stelling berust daarnaast op een misverstand, namelijk dat er volgens de luchthaven per definitie geen gevolgen kunnen zijn buiten een straal van 20 km. Maar dat is wat er nu is gebeurd in die natuurtoets uit 2015. Want zoals daar op bladzijde 19 is te lezen, is daar inhoudelijk uitgelegd dat en waarom er toen naar de betreffende gebieden is gekomen. En gebleken daarbij is, dat er, bij overigens grotere groeivarianten dan het huidige vergunde gebruik, geen significante effecten zijn op Natura 2000-gebieden. En MOB heeft ook niet onderbouwd waarom dat relevante significante effecten zijn in de gebieden die zij noemt. En dat zijn gebieden van 60 tot 100 km weg. Ook vandaag heb ik wel, ja over de duim berekeningen gehoord, of althans berekeningen die ik niet heb gezien, maar enkele losse percentages. Ja, daar kunnen we als zodanig niets mee. Uiteindelijk is er geen aanname waarom – het is onderzocht destijds – geen aanname om aan te geven, dat er inderdaad zulke significante effecten zullen zijn op de gebieden die verderop worden genoemd. 1994 heb ik het over gehad. Dat is niet het juiste referentiejaar, dat heb ik toegelicht.

Maar ook heel belangrijk en dat, om over die discussie daar geen misverstand over te laten bestaan, in die passende beoordeling die er komt voor 1 oktober, daar wordt gekeken naar alle relevante gebieden, die gezien de effecten relevant zijn. Dus ook als het verder weg zou zijn dan 20 km. We kijken naar de effecten en het is verder dan 20 km, gaan we niet zeggen: het is 20 km, dus we gaan er niet meer naar kijken. We kijken naar uiteindelijk tot hoever reiken de effecten. En alles wat relevant is, wordt in de passende beoordeling meegenomen. Dus alles wat MOB misschien aan bezwaren zou hebben tegen hoe het in 2015 is onderzocht, dat doe er niet meer zoveel toe. In de passende beoordeling die nu wordt gedaan, zal alles keurig worden meegenomen, net als overigens in het verleden ook al is gedaan.

Tot slot, MOB heeft op haar verzoek de minister gevraagd de activiteiten van de luchthaven te toetsen aan de Wet natuurbescherming. Dat is haar goed recht. Rotterdam The Hague Airport hecht eveneens aan de correcte naleving van de wet en zij loopt niet weg voor de Natuurbeschermingswetgeving of van haar verantwoordelijkheid in dat kader. Het is ook daarom dat de luchthaven parallel aan het bezwaartraject volledig meewerkt aan het door de minister verlangde vergunningstraject, inclusief een passende beoordeling conform de LNV gestelde eisen. Op die manier kan de gewenste duidelijkheid worden verkregen en voor handhavingsmaatregelen bestaat in elk geval geen grond voor aanleiding. En een terechte afwijzing van het handhavingsverzoek kan daarom ook in bezwaar worden gehandhaafd. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel, meneer [REDACTED]. Zijn er nog vragen? Mw. [REDACTED]?

Mw. [REDACTED]: U ging net heel snel aan voorbij wat dhr. [REDACTED] heeft gezegd over waarom die andere gebieden niet relevant zijn. Kunt u daar wel iets meer op ingaan, waarom u van mening bent dat die gebieden niet relevant zijn?

Dhr. [REDACTED]: Wij hebben het handhavingsverzoek zo gelezen, dat er werd aangegeven, dat vooralsnog werd uitgegaan van 7 december 2004. En er wordt dit jaar dus niet uitgesloten, dat het iets anders is. Maar dat vinden we nog iets anders dan zeggen: u moet uitgaan van 1994 of de datum vogelrichtlijnen. Dus daar hadden wij het verzoek van MOB anders geïnterpreteerd. Maar goed, dat is uiteraard aan u om dat te lezen. Inhoudelijk wat we hebben aangegeven, is dat er destijds in de natuurtoets onder andere in 2015, is er gekeken tot waar zijn de effecten en op basis daarvan heeft een inhoudelijke afbakening gevonden. Ik heb nu inderdaad wel van MOB losse, vermeende hoeveelheden mols en dergelijke gehoord, maar uiteindelijk moet je gewoon kijken naar de effecten. Dan kun je ze significant uitsluiten. En nogmaals daar is geen harde grens numeriek, je moet kijken naar de inhoud. Maar op basis van natuuronderzoeken tot nu toe hebben we geen aanleiding dat destijds daar onvoldoende is gekeken naar die gebieden. Dus het kan zijn, dat ze zeggen: nee, u heeft de effecten niet goed meegenomen. Dus u had ook moeten kijken naar die en die gebieden. Vooralsnog hebben we daar alleen maar hele grove getallen gehoord, dat is niet onderbouwd met enige studies of iets dergelijks.

Mw. [REDACTED]: En los van wat er in het verzoek staat... Al hadden ze 2010 genoemd, dan hadden we nog feitelijk moeten vaststellen wat de juiste datum is. Dus ook al houden zij 2004 aan, dat is dan niet relevant. Maar wij krijgen die indicatieve berekening nog. Ik zou wel graag willen dat u daar dan op reageert.

Dhr. [REDACTED]: Graag. Uiteraard zullen wij dan als wij dan die berekening zien, willen we daar ook iets van kunnen vinden.

Mw. [REDACTED]: En dan krijgt u, meneer [REDACTED], ook de gelegenheid om daarop te reageren.

Dhr. [REDACTED]: Zou het dan niet... Misschien even procedureel... Zij brengen wat op, wij reageren daarop. Dan vraag ik me even af waar de extra reactiegelegenheid voor MOB dan komt. Ik bedoel, zij hadden misschien hun stem eerder kunnen onderbouwen. U nodigt ze nog een keer uit om dat te doen. Dat is prima, maar dan reageren wij daarop. Ik weet alleen niet waarom dan nog een keer MOB daarvoor de gelegenheid te geven.

Mw. [REDACTED]: Ze hebben hier al het een en ander toegelicht. De berekeningen ligt hier niet aan ten grondslag. U gaat dan voor het eerst echt inhoudelijk hierop reageren. Ik kan u ook nog een tweede termijn geven, maar ik wil dat wel binnen een week afronden.

Dhr. [REDACTED]: Helder. Nee, we zullen uiteraard snel reageren.

Mw. [REDACTED]: Dus dan krijgt dhr. [REDACTED] één keer gelegenheid om te reageren op wat door de luchthaven wordt aangevoerd en dan krijgt u dan een reactietermijn. Maar dus alles binnen...

Dhr. [REDACTED]: Die termijn zal geen probleem zijn.

Mw. [REDACTED]: Ik had nog een vraag voor u. U zegt van: alles wat nu feitelijk plaatsvindt, past binnen de bestaande rechten.

Dhr. [REDACTED]: Klopt.

Mw. [REDACTED]: Kunt u dan een verklaring geven. Zegt u daarmee, dat de toename van het aantal passagiers, als ik alleen al kijk van 2010 naar 2019, zie je een verdubbeling van het aantal passagiers. Zegt u daarmee, ook die vallen met alles wat daarbij hoort, binnen die bestaande rechten.

Dhr. [REDACTED]: Ja, klopt. Klopt volledig wat er nu gebeurt met rechten die daarbij horen, dat past binnen de kaders van destijds. En dat heeft natuurlijk te maken met dat natuurlijk niet alleen maar... Ik bedoel, aan de ene zijde is, dat het verkeer qua volume is toegenomen, aan de andere kant hebben we natuurlijk ook te maken met de situatie dat het veel stiller, wat dat betreft, is geworden. Dat is ook een ontwikkeling, onder andere een vlootontwikkeling maakt dat, als je kijkt naar de bestaande rechten, dat daar natuurlijk wel een aanzienlijke ruimte is. We noemen het ook aan de landzijde, maar ook wel aan de luchtzijde. In die zin kun je, wat dat betreft is er gewoon meer ruimte om te vliegen binnen de kaders destijds gewoon omdat er ook op dat vlak ontwikkeling heeft plaats gevonden. Dus dat klinkt inderdaad, ja, de aantallen zouden toenemen, dan gaat het ergens knellen. Maar onze inschatting is inderdaad, dat binnen de bestaande rechten dat volledig zou passen.

Mw. [REDACTED]: Zegt u daarmee ook, dat als er nu nog stillere vliegtuigen zouden zijn, dat die rechten dus nog groter zijn?

Dhr. [REDACTED]: Nee, de bestaande rechten zijn wat ze zijn. Dus die leidt je af uit de toestemming van destijds. Dus in het kader van dit. Alleen wat je kunt binnen het bestaande recht, dat is steeds meer. Naarmate je minder geluid produceert, kun je minder binnen....

Mw. [REDACTED]: Ja, maar dat zeg ik ook. Want die geluidsnormen, dat zijn de vaststaande gegevens. Dat is waarop gehandhaafd wordt. Maar zegt u daarmee, dat als de vliegtuigen stiller worden, dat dus, theoretisch gezien, het aantal vliegbewegingen ook nu nog zou kunnen toenemen binnen de bestaande rechten?

Dhr. [REDACTED]: Ja, ik kijk even naar meneer [REDACTED], maar ik vermoed het wel.

Dhr. [REDACTED]: Ja, dat klopt. We zijn in principe alleen begrensd op geluid. Op zes handhavingspunten op dit moment. En zolang het daarbinnen past... Toen we 100.000 hadden we 200.000 bewegingen theoretisch. Dan mag dat binnen het bestaande aanwijzingsbesluit.

Mw. [REDACTED]: Het gaat ook om effectenbeoordeling. Die effecten, misschien op geluid nemen dan niet toe, maar u zegt daarmee eigenlijk wel van: er mogen meer vliegtuigbewegingen plaatsvinden en de effecten als gevolg van die vliegtuigbewegingen, de stikstofdepositie, die zou dus ook volgens u kunnen toenemen binnen de bestaande rechten.

Dhr. [REDACTED]: Nou ja, kijk, in die zin hangen geluid en stikstof natuurlijk met elkaar samen. Daar zit een verband tussen. Het is in die zin niet allemaal... er zit altijd daar... in principe... we hebben inderdaad gewoon gekeken, we gaan ervan uit ook, inderdaad, dat dat opzicht dat dat passend is.

Het is niet zo, inderdaad, we gaan ervan uit dat dat inderdaad past. Klopt.

Maar goed, dat zullen we uiteraard in die vergunningaanvraag passend beoordelen en ook aantonen. En geven daar geen discussie over. Inderdaad. Het is dus niet zo, dat we meer natuureffecten zullen hebben, dan voortkomt uit de bestaande rechten.

Dhr. [REDACTED]: Geen vragen meer. Perfect.

Dan zou ik graag het ministerie van IenW het woord willen geven. Meneer [REDACTED] of mevrouw [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ten aanzien van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport maak ik graag van de gelegenheid gebruik om het volgende naar voren te brengen. Ik ga daarbij ook in op de vragen, die u, eigenlijk één vraag, die u gesteld heeft.

Allereerst wil ik in algemene zin een opmerking plaatsen bij tussen het besluit en mijns inziens de discrepantie die er zit tussen het besluit dat de minister van LNV heeft genomen en de onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan het luchthavenbesluit. Specifiek doel ik dan op het onderzoek van Bureau Waardenburg van 26 juni 2008, zoals dat ten grondslag heeft gelegen aan het laatst gewijzigde aanwijzingsbesluit. En het huidige toegestane gebruik van de luchthaven vindt zijn grondslag in dit besluit. En ik haal dus juist op dit onderzoek aan, omdat dit onderzoek is betrokken bij het laatst gewijzigde aanwijzingsbesluit.

En dan kom ik bij het handhavingsverzoek. In het besluit op het handhavingsverzoek wordt onder ad 2) 'Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?' het volgende gesteld. En ik citeer dan toch even: 'Bij het MER ten behoeve van het luchthavenbesluit is een Natuurtoets-aanpassing gebruik Rotterdam The Hague Airport opgesteld. In deze rapportage zijn de Natura 2000-gebieden betrokken, die op een afstand van minder dan 20 km afstand liggen van de luchthaven. Hier wordt gevlogen op een afstand – en nu komt het – tot 1.000 voet en kan sprake zijn van stikstofdepositie.' En dan wordt daaraan de conclusie getrokken: 'Omdat er sprake kan zijn van stikstofdepositie op reeds overbelaste gebieden, neem ik als referentiedatum aan 24 maart 2000.' Allereerst is mij onbekend op welk onderzoek in het besluit wordt bedoeld. En ik vermoed dat hier wordt bedoeld op de Natuurtoets-aanpassing gebruik Rotterdam The Hague Airport van 13 augustus 2015. Want dit onderzoek is opgesteld in het kader van een voorgenomen aanvraag van het eerste luchthavenbesluit voor de luchthaven, maar dit traject is om uiteenlopende redenen niet doorgezet. Maar goed, betrekken we dit onderzoek wel bij deze kwestie, dan levert het mijns inziens eenzelfde beeld op. Zoals ik in mijn zienswijze op en reactie op bezwaarschrift heb beschreven, heeft

bij het MER dus uitgebreid natuuronderzoek plaatsgevonden. En dit is vervat in het deelrapport bescherming natuur, getiteld 'Effecten van vliegveld Rotterdam in relatie tot de vigerende natuurwetgeving'. En dit rapport is opgesteld door Bureau Waardenburg en mijns inziens te beschouwen als een passende beoordeling in het kader van de Habitatrichtlijn.

Maar nu dat rapport van Bureau Waardenburg, want uit dat rapport van Bureau Waardenburg komt de in het besluit van 2 april gelegde relatie, dat vliegtuigen op een afstand tot 1.000 voet over beschermde natuurgebieden vliegen, niet naar voren. En ook uit het rapport van 2015 blijkt dit niet. En wellicht is er enig misverstand omdat op pagina 15 van dat rapport van 2015 wordt gesteld dat klein verkeer na het verlaten van het vastgestelde circuit vrij is om te vliegen, maar dat er een minimale vlieghoogte geldt van 1.000 voet over stedelijk gebied en 500 voet over landelijk gebied. Maar er staat echter ook in dat rapport, dat een gedragscode geldt voor klein verkeer en dat die inhoudt dat daar niet over beschermde natuurgebieden wordt gevlogen.

Tot slot wordt op pagina 39 van dit rapport van 2015 aangegeven dat in de omgeving van Rotterdam alleen de Boezems van Kinderdijk aangewezen zijn voor fauna. En nou komt het: de kans dat hierdoor calamiteiten met regelmaat een helikopter zal overvliegen, wordt in dat rapport gezegd, is nul. Van een enkele passage zijn geen effecten te verwachten, in de zin van een structurele afname van soorten en/of aantallen vogels waarover het gebied is aangewezen. Effecten op doelen Natura 2000 zijn dan ook – en dat is de algehele conclusie van beide rapporten – met zekerheid uitgesloten.

Uit beide rapporten komt het beeld naar voren dat in de directe nabijheid van de luchthaven geen Natura 2000-gebieden zijn gelegen. De dichtstbijzijnde is de Oude Maas op 16 km. En de Boezems Kinderdijk – en nogmaals, dat komt dus uit het rapport, wat aan de besluitvorming van IenW ten grondslag heeft gelegen – bevindt zich binnen een straal van 20 km van de luchthaven. En de meeste gebieden liggen op meer dan 20 km afstand. Maar voor die gebieden geldt juist dat vliegtuigen hier op hoogtes boven de 3.000 voet passeren en significante effecten zijn dan ook niet te verwachten. En ook binnenkomend verkeer komt via vaste glijpaden binnen en komt beneden de 3.000 voet niet over deze gebieden. En in het rapport uit 2008 wordt voor het klein verkeer aangegeven, dat dit dus wordt afgehandeld volgens een circuit, maar dat dat juist vrijwel geheel ligt boven stedelijk gebied en daarmee ook nauwelijks effect heeft op de beschermde fauna, want die komt daar bij dat stedelijk gebied helemaal niet voor.

Kortom, en dat is de algehele conclusie uit beide rapporten: significante effecten van het vliegverkeer zijn niet te verwachten. Nu de significante in beide rapporten uitgesloten worden en bij de aanvraag voor het gewijzigde aanwijzingsbesluit 2010 een MER inclusief uitgebreid natuuronderzoek heeft plaatsgevonden, rijst de vraag of niet met succes een beroep kan worden gedaan op artikel 9.4 achtste lid van de Wet natuurbescherming. Namelijk de uitzondering op de vergunningplicht. En met name merk ik op dat de aanvraag voor het gewijzigde aanwijzingsbesluit 2010 uit 2008 dateert en dit besluit, omdat hier wel beroep destijds tegen heeft opengestaan, onherroepelijk van aard is.

En nou wil ik toch even reageren op het verhaal wat nu hier naar voren wordt gehouden over indicatieve stikstofberekeningen. Ja, ik moet eerlijk zeggen, dat ik me toch afvraag in hoeverre dat in deze hoorzitting nog relevant is. Volgens mij is de vraag, die op tafel ligt of er een vergunningplicht bestaat op grond van de Wet natuurbescherming. Volgens mij is daar relevant de besluitvorming en het onderzoek zoals dat in het verleden heeft plaatsgevonden. En niet zozeer wat die indicatieve stikstofberekeningen nu naar voren brengen. Nou ja, ik laat het verder aan de luchthaven en MOB over, maar ik moet eerlijk zeggen, dat me de relevantie in deze zaak ontgaat.

U heeft mij ook gevraagd hoe ik de vertaling maak van geluidsnormen-contouren naar aantal vliegbewegingen. Allereerst verwijs ik hiervoor ook naar de toelichting bij het Aanwijzingsbesluit 2001 op pagina 12. En zoals u ziet, is zowel bij dit aanwijzingsbesluit als op het gewijzigde Aanwijzingsbesluit in 2010 voorzien in aparte geluidszones over groot en klein verkeer. En die grens tussen groot en klein verkeer, die ligt op 6.000 kg startgewicht. En in de Omzettingsregeling, de vigerende gebruiksvergunning van de luchthaven, is de gebruikruimte vastgesteld in grenswaarden in de handhavingspunten in het verlengde van de start- en landingsbaan, aangevuld met handhavingspunten in de bebouwde kom, voor zover die gelegen zijn op of in de nabijheid van de

NL-DEN contour die de 35 KE-contour vervangt. En deze grenswaarden in handhavingspunten hebben de eerdere geluidszones voor groot- en klein verkeer vervangen. En de uitgangspunten bij die omzetting is juist geweest, dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruimte en ook de gebruiksregels van de luchthaven. En met het oog hierop is de invoerset, die bij de vaststelling van de geluidszone in het Wijzigingsbesluit van 2010 is gebruikt, ook gebruikt bij het bepalen van die grenswaarden, waarin de handhavingspunten, die dus in de Omzettingsregeling terecht is gekomen. En die grenswaarden, want daar heeft u ook een vraag over gesteld, in die handhavingspunten, die zijn gerekend overeenkomstig een wettelijk berekeningsvoorschrift. En op die aparte zones, die dus thans grenswaarden zijn in handhavingspunten, werd en wordt dan ook gehandhaafd. En met het vaststellen van geluidszones in het verleden en thans dus die grenswaarden in handhavingspunten, wordt een gebruiksruimte aan de luchthaven vergund. En deze gebruiksruimte wordt bepaald op basis van de door de initiatiefnemer aangeleverde invoerset, waarna vervolgens die geluidszones en thans de grenswaarden in de handhavingspunten dus worden berekend en bepaald. Maar het werkelijk gebruik kan in de praktijk afwijken ten opzichte van hetgeen in de invoerset is neergelegd. En dat kan zolang dat maar binnen die vergunde geluidsruimte blijft. Kortom, er is dus geen sprake van een maximum aantal vliegtuigbewegingen, dat wordt vergund. Leidend voor de luchthaven is de milieugebruiksruimte zoals die nu in die Omzettingsregeling tot stand is gekomen.

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

Mw. [REDACTED]: Ik wil even kort zeggen, wat wij hier gaan beoordelen, is of er sprake is van een overtreding en daarvoor is die indicatieve berekening wel nodig, om te kijken welke rechten daaraan gekoppeld worden, dus welke referentiedatum. Dat wil ik in het kort zeggen, maar ik wil ook nog iets anders aan u vragen. U zegt van die vliegbewegingen, die ... tenminste die vluchten, die gaan, omdat het stedelijk gebied is, snel boven de 3.000 voet binnen die 20 km-zone. Klopt dat?

Dhr. [REDACTED]: Nou, wat ik zeg, is dat in het kader van die luchtvaartbesluitvorming uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden. Er is een MER opgesteld en daar heeft ook Natuuronderzoek plaatsgevonden. En in die onderzoeken is zeer uitgebreid onderzocht wat doet nu die voorgenomen activiteit met die Habitat- en Vogelrichtlijngebieden en zijn er wel of niet significante effecten te verwachten. En daarbij is ook gekeken naar de vraag welke gebieden liggen dichtbij de luchthaven. En de algehele conclusie die uit die rapporten naar voren komt, is dat er in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven geen beschermde natuurgebieden liggen. En dat het vliegverkeer, zoals dat wordt afgewikkeld als er wel over beschermde natuurgebieden gaat, zich op een hoogte van 3.000 voet of hoger bevindt. Dat is het algehele beeld wat uit die onderzoeken naar voren komt.

Mw. [REDACTED]: Kunt u die onderzoeken ook toesturen?

Dhr. [REDACTED]: Ja, en die zijn ook gewoon openbaar. U heeft gerefereerd aan het onderzoek van 2015, dat is gewoon op internet te vinden.

Mw. [REDACTED]: Ja, die van 2008 ...

Dhr. [REDACTED]: En 2008 kunnen we ook wel toesturen.

Dhr. [REDACTED]: Nog andere vragen? Meneer [REDACTED]? Nogmaals dank meneer [REDACTED].

We zijn inmiddels beland bij de tweede termijn. Dat betekent dat ik het woord ga geven aan, ik vermoed, dhr. [REDACTED] van MOB.

Dhr. [REDACTED]: Een belangrijk springend punt waar zowel dhr. [REDACTED], als dhr. [REDACTED] mee komen, is het bestaande recht op basis van die geluidscontour. En ik denk dat, waar hun betoog schuurt met Europese Hof-jurisprudentie is, dat wat destijds aan toestemming is gegeven op basis van die geluidscontour, dat was geen projectmatige toestemming. Dat was een toestemming voor een bepaalde milieugebruiksruimte voor een bepaald vervuilingsniveau. Terwijl als het gaat om een projectmatige toestemming, dan moet het gaan om een toestemming voor bepaalde activiteiten, inbegrepen in de bodem, bouwwerken, maar ook andere activiteiten, die significante effecten kunnen veroorzaken. En die andere activiteiten, dat is nu in hoogste mate van belang, zijn dat de vliegtuigbewegingen, omdat die het leeuwendeel van de stikstofdepositie veroorzaken, dat door zo'n vliegveld geleverd wordt. Dus die vliegtuigbewegingen die maken deel uit van het project, maar er is

geen projectmatige toestemming verleend voor die activiteit. En dan is het niet van doorslaggevend belang voor de discussie die wij hier voeren of wat het vliegveld doet, valt binnen die toestemming van destijds. Van doorslaggevend belang is, wat de referentiedepositie is. En dat is niet hetzelfde, want het Europese Hof geeft ook aan... De vraag die er eigenlijk voorligt is, moet er een nieuwe beoordeling plaatsvinden op basis van artikel 6, derde lid voorafgaand aan de beoordeling voor de activiteiten, die nu plaatsvinden. En dat mag alleen achterwege gelaten worden als er sprake is van een voortzetting van één en hetzelfde project. Dat zegt het Europese Hof-jurisprudentie. Nou, dat is hier dus niet het geval. Ook als binnen die geluidsruimte gebleven wordt, dan is het niet zo, dat er sprake is van voortzetting van één en hetzelfde project. Want er kan immers – dat is zojuist ook de antwoorden duidelijk gebleken – er kan binnen die geluidsruimte gebleven worden met een groter aantal vliegtuigen, als de motoren stiller worden. Maar dat heeft niets te maken met de stikstofdepositie, want anders dan dhr. [REDACTED] aangaf, er is geen relatie tussen de geluidsemisatie en de stikstofemissie. Motoren van moderne vliegtuigen zijn inderdaad stiller, maar ze zijn niet stikstofemissie-arm, dan vroeger. Er zijn geen technieken, die leiden tot een geringere stikstofemissie door een vliegtuigbeweging. Het probleem eigenlijk binnen de techniek is, dat als je vliegtuigmotoren efficiënter maakt, dan gaan allerlei emissies inderdaad omlaag, maar nu net niet de stikstofemissie. Dus de stikstofemissie is in hoge mate gerelateerd aan het aantal vliegtuigbewegingen. En als dat dus toeneemt, dan is er sprake van een wijziging van het project. En omdat er sprake is van een wijziging van het project, moet daarvoor een voorafgaande beoordeling op basis van 6, lid 3 Habitatrichtlijn gemaakt worden en is er dus een Natuurvergunning nodig. En daarvan staat eigenlijk los de vraag of die uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen binnen de toestemming van dat Aanwijzingsbesluit destijds viel of niet. Dus ook als ze daarbinnen vallen, dan is er toch sprake van uitbreiding van het project en toch sprake van een vergunningplicht, op basis van de Wet natuurbescherming.

Daar komt dan nog bij... Dhr. [REDACTED] gaf heel kort even aan, dat de ontwikkeling die nu plaatsvindt, feitelijk binnen de gecorrigeerde kaders van het Aanwijzingsbesluit 2001 vielen. Maar die gecorrigeerde kaders, dat zijn dus de kaders van een besluit dat daarna kwam. Ze vielen dus niet in het kader van het Aanwijzingsbesluit van 2001. Het is immers zo, dat blijkt uit de uitspraak van de Raad van State met nummer 201010462/1, daar blijkt uit dat, op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001, die geluidsruimte niet volledig benutbaar was. En daarom is dat kader later aangepast, maar dat betrof dus wel een latere toestemming, van ná de referentiedatum. Dus het verhaal gaat ook nog mank, omdat de huidige activiteiten niet binnen de kaders vallen van het Aanwijzingsbesluit 2001. Wat betreft de significantie van de effecten, de motiveringsplicht om te kijken welke Natura 2000-gebieden u eigenlijk moet betrekken, die ligt in eerste instantie bij u en niet bij Mobilisation. Wij verzoeken om handhaving. Overigens hebben we een aanvullende motivering gegeven en ik denk, dat ik met die aanvullende motivering ook de vinger op de zere plek leg, want waar het omgaat, is of de luchthaven een berekenbare stikstofdepositie veroorzaakt op een bepaald Natura 2000-gebied. Dan kunnen er significante effecten optreden en dan moet je daar dus naar kijken in het kader van de Wet natuurbescherming. Ik heb aangetoond, dat er een berekenbare stikstofdepositie optreedt op Natura 2000-gebieden, die als referentiedatum 10 juni 1994 hebben, Vogelrichtlijngebied. Dus daar zal naar gekeken moeten worden.

Wat betreft die onderzoeken waar ook dhr. [REDACTED] naar verwijst, over de hoogte van de vliegbewegingen en de consequenties die dat heeft voor de significante effecten, daar is gekeken naar de effecten van verstoring, die vliegtuigbewegingen hebben op vogels. Dat is natuurlijk ook een relevant effect waar je naar moet kijken bij vogelrichtlijngebieden. Maar waar we het hier over hebben, zijn de effecten van stikstofdepositie ten gevolge van de activiteiten van het vliegveld, onder andere de vliegbewegingen, de gevolgen van stikstofdepositie op de leefgebieden van vogels als het gaat om vogelrichtlijngebieden. Dat is een ander effect en dat speelt ook een rol boven de 1.000 m. Daar komt dan nog bij, maar misschien kunt u dat eigenlijk het beste aangeven. Als het gaat om de afstanden waarop lager dan 3.000 voet gevlogen wordt, die afstanden kunnen heel wel meer dan 20 km zijn. Maar ik denk dat u daar beter iets over kunt zeggen, dan ik. Ik weet niet of het ook storend is...

Dhr. [REDACTED]: Ja hoor, zeker meneer [REDACTED]?

Dhr. [REDACTED]: U liet het net, onze raadsman, zien. Wij krijgen terug gemeld als wij klachten indienen, meldingen maken van vliegtuigoverlast. Dat vliegtuigen tot op een 30 km van de luchthaven Rotterdam Airport, vliegen op 600 m. 602 m heb ik net laten zien. Dat we een terugmelding die we krijgen van de Omgevingsdienst. Dus op grote afstand wordt ook veel lager gevlogen, zelfs onder de 3.000 voet. Mij kunt u niet wijsmaken dat dat geen milieueffect heeft en het gebeurt heel vaak. En heel vaak ook beneden 1.500 m, 1.200 m, dat gebeurt echt met de regelmaat van de klok. En ik denk ook, dat de berekeningen daar steeds geen rekening mee houden en dat geldt ook voor geluidsoverlast, maar dat is hier niet ter sprake. Maar dat heeft daar ook mee te maken. Alles is berekend en herberekend en nog eens herberekend, totdat dat binnen de modellen valt, zal ik maar zeggen, of de gewenste uitkomst van de luchthaven. Maar het geeft wel een groot probleem. Als iedereen blijft uitgaan van 3.000 voet en het gebeurt regelmatig niet, moet dat ook zijn weerslag vinden in de besluitvorming.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel, meneer [REDACTED]. Richting meneer [REDACTED], bent u daarmee aan het eind van uw termijn gekomen? Dan geef ik het woord aan meneer [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ik zal het heel kort houden. Even voor de duidelijkheid: net hadden we het even over geluid en stikstof. Ik zal het meteen even ophelderen. Ik heb niet gepretendeerd, dat er een soort een-op-een verband bestaat tussen geluid en stikstof. Dat was niet de kern van het betoog. Wat we hebben aangegeven, is dat wij passend binnen de, qua geluidsruimte, die er destijds ook was en in het bijzonder dat je bij de bestaande rechten – als je rekening houdt met wat kon je destijds, met die toestemming qua geluid, oorzaak en ook wat levert dat op qua effecten – daar passen we binnen. Dus het betoog is niet per se: we hebben ruimte gecreëerd specifiek voor stikstof. Wat we hebben aangegeven, is dat als je kijkt naar wat was er, waar is de toestemming, wat was er op dat moment mogelijk, wat is de omvang bij het bestaande recht? Dat het bestaande gebruik, zowel qua geluid als qua stikstofeffecten daarbinnen past. Dat is eigenlijk wat we hebben aangegeven. Dus dat is niet per se gebaseerd op een een-op-een verband tussen geluid en stikstof. Het gaat erom dat je op die relevante aspecten gewoon erbinnen blijft.

Daarnaast is aangegeven, dat er geen projecttoestemming was. Dat snap ik niet helemaal. Want uiteindelijk was er voor de activiteiten die de luchthaven doet, gewoon een Aanwijzingsbesluit, waren er relevante toestemmingen, die toestaan precies wat er nu gebeurt, namelijk het opereren van een luchthaven, met inclusief de grond- en luchtgebonden activiteiten. Dus wat men eigenlijk zegt: u heeft destijds misschien wel toestemming gekregen, maar daarna bent u iets anders gaan doen. Daarna bent u meer gaan vliegen. Ja, maar dat is precies, dat was inherent aan ... Wat we deden is namelijk binnen de grenzen die golden afwikkelen. Het is niet alsof daar Rotterdam The Hague Airport iets anders of nieuws is gaan doen. Men heeft gedaan, precies waarvoor men toestemming al heeft gekregen, namelijk het zijn van een luchthaven wat daarbij hoort, zonder maximumaantal vliegtuigbewegingen, maar met wel bepaalde andere grenzen. Dat is wat we doen en dat is niet wezenlijk anders. Dat is gewoon wat er is gedaan. En bovendien, dat er wel degelijk relevante indicaties dat sprake is van bestaand recht en dergelijke. Ja, u kent waarschijnlijk de Woensdrecht-jurisprudentie. Ja, dat is gewoon al op die manier bekeken door de afdeling. Er is gewoon op die manier naar gekeken. Dus je kunt niet zeggen, dat doet er niet toe. Dat heeft de afdeling ook duidelijk gemaakt.

Tot slot werd er net een opmerking gemaakt over, ja, maar er wordt in de praktijk toch anders gevlogen, dan men altijd in de berekeningen heeft gedaan of men doet iets anders. Ik weet niet precies wat de suggestie daarvan is. Als de suggestie is geweest, dat daar anders wordt gevlogen dan volgens de regels mag of iets dergelijks, dan kan ik dat niet plaatsen. Ik bedoel, ik ben niet bekend met iets waarvan ik denk: daar gebeurt iets anders, dan wat er keurig is geregeld. Dus ik kon dat niet geheel plaatsen, dat daar iets mis zou zijn. En daarbij aanhakend... wat dhr. [REDACTED], denk ik terecht zei, ja, wat willen we met die indicatieve berekeningen. U heeft daar om gevraagd, dat snap ik. Tegelijkertijd blijf ik erbij, wat is daar nu? Want zoals dhr. [REDACTED] net ook terecht aangaf: er is in die eerdere onderzoeken 2008, 2015, is een Natuurtoets gedaan, inclusief ook kijken naar welke

relevante gebieden er zijn. En ik vraag me af of die indicatieve berekening die MOB nu zou maken, of die enigszins afbreuk zou kunnen doen aan wat daar destijds in het MER, in de Natuurtoets is onderzocht. Ik zie niet in wat er ook uit die indicatieve berekening zouden opsturen. Daaruit zou volgen, dat die toets destijds niet goed is verricht. Ik zie dat gewoon niet. Dus ik vraag me gewoon meer met dhr. [REDACTED] af wat de relevantie van die indicatieve berekening zou kunnen zijn.

Dhr. [REDACTED]: Meneer [REDACTED], dank u wel. Dat was uw bijdrage.

Ik zie dat er dringend behoefte bestaat vanuit de kant van MOB om daar op te reageren. Gezien het feit dat we nog ruim in de tijd zitten, wil ik die gelegenheid geven. Mocht er aanleiding zijn, dan krijgt u uiteraard ook nog de gelegenheid om daar even kort op te reageren en daarna uiteraard het ministerie van IenW. Meneer [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ja, het springende punt is namelijk, dat dat Aanwijzingsbesluit wel een toestemming was, maar het was geen projectmatige toestemming, omdat het een toestemming was die de activiteiten begrensd op het milieucontour, een geluidsruimte. En ook nog eens een begrenzing die niets te maken heeft met de mogelijk significante effecten, waar we het hier over hebben. Dus die mogelijk significante effecten worden veroorzaakt door bepaalde activiteiten in casu vliegbewegingen. En dat vormt dus het wezenlijke onderdeel van een project, die vliegbewegingen. Een projecttoestemming, een projectmatig begrensd toestemming zou een toestemming zijn, die aangeeft van nou, deze vliegbewegingen mag je op deze locatie, op deze manier uitvoeren. Dan is er een projectmatige toestemming verleend. Dan is er een project begrensd in de zin van het projectbegrip, zoals we dat kennen in de Habitatrichtlijnen. Maar dat is dus niet het geval. Er is een toestemming voor generieke voorschriften verleend, die geluidsruimte, geluidscontour, maar er is niet een projectmatig begrensd toestemming verleend. En daarom is de vraag die hier aan de orde is, niet de vraag of wat de luchthaven doet, valt binnen de kaders van de toestemming van het Aanwijzingsbesluit. Maar de vraag is, is er inmiddels sprake van een gewijzigd project, in de zin van de Habitatrichtlijnen. En dat projectbegrip is aangescherpt met een PAS-arrest van november 2018. En door die aanscherping is nu juist ook duidelijk dat met name die vliegtuigbewegingen, die geen betrekking hebben op bouwwerken of enige fysieke ingrepen in de grond of wat dan ook, maar wel significante effecten kunnen veroorzaken. Om die reden is door de aanscherping van het projectbegrip in dat PAS-arrest, duidelijk geworden dat die vliegtuigbewegingen onderdeel van een project zijn en daarmee is ook de Woensdrecht-uitspraak enigszins achterhaald, want de Raad van State heeft immers in de projectuitspraak van 29 mei 2019 met ECLI-nummer 1604 op het eind, de Raad van State aangegeven van nou: het projectbegrip is gewijzigd met het PAS-arrest, is aangescherpt en daardoor zullen wij onze rechtspraak ook moeten aanpassen.

Dus die Woensdrecht-uitspraak is op zich niet leidinggevend meer en bovendien is het overigens ook nog zo, dat in die Woensdrecht-uitspraak wel degelijk ook belang wordt toegekend aan het feitelijk gebruik en niet alleen aan de geluidscontouren. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Meneer [REDACTED], u mag daar nog op reageren. Daarna wil ik het woord geven aan de commissie om vragen te stellen en daarna gaat het woord naar...

Dhr. [REDACTED]: Ja, even ten aanzien van die projecttoestemming, dat alleen wanneer de betreffende toestemming beperkt met het aantal vliegtuigbewegingen had bevat, een projecttoestemming had kunnen zijn. Maar dat kan ik gewoon niet rijmen met noch het Hof, noch de Raad van State-jurisprudentie. Juist moeten kijken naar waar ziet die toestemming op en dan is het juist relevant, dát er inderdaad geen aantal was binnen het aantal, geen aantal vliegtuigbewegingen. En dan moet je kijken naar wat was er mogelijk binnen die milieugebruiksgrenzen. Dat is dan de grens. En u zegt, ja maar, de projecttoestemming geldt niet als er niet een beperking van het aantal vliegtuigen inzitten, dat is niet de dimensie. En daarnaast suggereert men alsof er iets anders, zeg maar ja, de vliegtuigbewegingen daar is daarna... die toegenomen vliegtuigbewegingen, daar is geen toestemming voor geweest. Nee, dat is wel degelijk de toestemming. Precies wat Rotterdam The Hague Airport heeft gedaan, is niets anders dan precies waarvoor de overheid toestemming had verleend, namelijk vliegen en ook binnen die betreffende grenzen ook meer vliegtuigbewegingen

kunnen doen. Dus het is niets anders dan waarvoor toestemming gold, heeft men aan activiteiten verricht. En dat is anders een situatie kunt zeggen, als je iets heel anders had ondernomen, maar dit is precies wat Rotterdam The Hague Airport deed en doet, namelijk het afwikkelen van vliegtuigverkeer.

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

Mw. [REDACTED]: Ik heb een vraag voor u. Het lijkt alsof u in de eerste termijn iets anders heeft gezegd, dan in de tweede termijn. Namelijk, aan de ene kant zegt u die geluidscontouren waren bepalend en als dus vliegtuigen stiller werden, dan konden meer vliegtuigbewegingen plaatsvinden. Dat heeft ook meer stikstofdepositie tot gevolg.

Dhr. [REDACTED]: Nee, maar dat ...

Mw. [REDACTED]: ... meer bewegingen. Maar ...

Dhr. [REDACTED]: Ja, misschien dat... Ter verduidelijking: wat we hebben aangegeven, is hoe het bij bestaande recht, dat we hebben aangegeven, dat is dus nu wel passend qua geluid. Dat is dus puur qua geluid passend, maar in het bijzonder passend ook qua hoeveelheid bestaande rechten. Je hebt ... effecten passend daarbinnen. Dus het is eigenlijk, wat we wilden verduidelijken, is dat als je met beide aspecten rekening houdt, dat je daar last van hebt.

Mw. [REDACTED]: Dus de stikstofeffecten die nu plaatsvinden, zijn niet hoger dan die op de referentiedatum...

Dhr. [REDACTED]: Precies, inderdaad

Mw. [REDACTED]: Oké. Dat is de vraag of dat kan. Waarom ik wel waarde hecht aan die berekening, want u geeft aan, en ook lenW, dat uit die onderzoeksrapporten blijkt, dat alleen het aantal Natura 2000-gebieden die direct in de omgeving van Rotterdam The Hague Airport liggen, relevant zouden zijn. Uit die indicatieve berekening zou blijken, dat andere gebieden ook relevant zijn. Dat is bepalend ook voor, als daar effecten plaatsvinden, voor de referentiedatum. En dus ook van welk moment we kunnen uitgaan van bestaande rechten. Dus daarom wil ik wel graag dat u daar, als die berekening is overgelegd, inhoudelijk op reageert.

Dhr. [REDACTED]: Meneer [REDACTED]?

Goed, dan het ministerie van lenW.

Dhr. [REDACTED]: Ik wil nog een hele korte opmerking maken en dan zou mw. [REDACTED] nog wat toelichten. U heeft gevraagd om dat natuuronderzoek bij de MER 2008 toe te zenden. In mijn zienswijze heb ik uitvoerig die besluitvorming beschreven, inclusief die natuuronderzoeken en bij die zienswijze heb ik ook dat onderzoek gevoegd. Dus als het goed is, heeft u dat. Want het is als bijlage opgenomen. Maar goed, anders wil ik het nog een keer toezenden. Dat kan.

Dhr. [REDACTED]: Goed, dat u daarop wijst. Mw. [REDACTED]

Mw. [REDACTED]: Mijn collega, dhr. [REDACTED], heeft toegelicht dat wij een vergunning verlenen op grond van de Wet luchtvaart en voorheen de Luchtvaartwet, waarmee we een milieugebruiksruimte vergunnen aan de luchthaven. Daarbij heeft dhr. [REDACTED] gezegd, dat dat gebaseerd is op een zogenaamde invoerset, een verwachte vlootsamenstelling voor de komende jaren, die de luchthaven dan aanlevert. En dan gaat het om het type verkeer, wanneer vliegen ze, hoe vliegen ze. En op basis daarvan berekenen wij een geluidsruimte, voorheen in de vorm van een geluidszone, nu in grenswaarden en handhavingspunten. Daarbij heeft dhr. [REDACTED] aangegeven, in de praktijk kan die invoerset uiteindelijk afwijken in aantallen vliegtuigbewegingen. Ik wil daar toch een kanttekening bij maken, dat een aanvraag voor een vergunning, zoals die bij ons wordt ingediend, dat wij daar ook op toetsen. Die invoerset moet wel iets betekenen, dat kan niet uit de duim gezogen zijn. Daar vindt ook een toets op plausibiliteit plaats. Is dat een reële verwachte vlootontwikkeling? Ook welke vlootvernieuwing kan je overzien? Dus ik wilde dat nog bevestigen. Het is niet zomaar uit de lucht gegrepen. Daar moet wel enigszins realistisch, plausibele ontwikkeling achter zitten. Maar oké, in de praktijk kan het wel afwijken en dat kan bijvoorbeeld ook zijn, omdat vliegtuigbewegingen meer in de avond plaatsvinden, dan voorzien. Dat betekent per saldo dat er minder vliegtuigbewegingen plaats kunnen vinden, dan in die invoerset zat, omdat we daar zwaarder in geluidberekeningen aan tellen. Het kan ook zijn, andersom, maar in ieder geval, er zit wel een toets op plausibiliteit in. En als je kijkt

naar de huidige situatie en dat zou dhr. [REDACTED] kunnen bevestigen, op dit moment zit Rotterdam Airport haast tegen zijn gebruiksruimte aan, aan zijn geluidsruimte. Er is met wat er nu vliegt, even voor, dan heb ik het voor de bewonerscrisis natuurlijk, zitten ze tegen hun grenzen aan. Wanneer Rotterdam Airport straks een nieuwe aanvraag van een vergunning bij ons gaat aanvragen – dat gaan ze doen, dat móeten ze doen, dat moet van de Wet luchtvaart – zal er opnieuw een prognose worden gemaakt, een nieuwe invoerset met alle actuele ontwikkelingen daarbij. En we hadden het net over dat onderzoek waar in het besluit van LNV naar verwezen wordt, dat is een MER uit 2016, dat is al een eerste proeve geweest van de komende aanvraag. Alleen daar is in de regio nog geen overeenstemming over, maar die geven al, op basis van actuele gegevens zicht op wat doet dat qua stikstof en qua stikstofdepositie. En de conclusies zijn niet anders, dan in het MER van 2008. Dat wou ik graag toevoegen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel, mw. [REDACTED]. Zijn er vragen bij de commissieleden? Nee. Ik kijk ook naar dhr. [REDACTED] vanuit het ministerie van LNV. Is daar behoefte om vragen te stellen?

Dhr. [REDACTED]: Nee, geen vragen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van deze ...

Dhr. [REDACTED]: Mag ik nog wel wat vragen namens de Vereniging?

Dhr. [REDACTED]: Dat ligt eraan, wat voor opmerking u wilt maken. Wilt u inhoudelijk nog ingaan of wilt u andere punten nog...?

Dhr. [REDACTED]: Inhoudelijk, maar ook de omgeving omschrijven waarin dit gebeurt.

Dhr. [REDACTED]: Wat bedoelt u daarmee?

Dhr. [REDACTED]: Nou ja, wat ik daarmee wil zeggen, is dat het luchthavendossier is in zoveel kleine stukjes opgeknipt, dat we het hier over dit stukje hebben, maar niet over geluid en niet over overlast, maar dat heeft... en over... het is één pakket.

Dhr. [REDACTED]: Laten we het volgende doen, meneer [REDACTED]. Ik zie dat we, het is kwart over 11 ...

Dhr. [REDACTED]: Ik heb twee minuten nodig.

Dhr. [REDACTED]: Ja, maar als ik u het woord geef, dan vind ik het ook eerlijk om nog bij de anderen na te gaan of er behoefte bestaat om een korte opmerking te plaatsen. U krijgt vijf minuten, dat krijgt u allemaal. Dat doe ik alleen maar, omdat we nog ruim in de tijd zitten.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Daarna gaan we echt afsluiten. Dus benut u die vijf minuten en dan krijgt u allemaal nog de gelegenheid om daar op te reageren.

Dhr. [REDACTED]: Misschien een praktische vraag: in welke hoedanigheid is dit als derde-belanghebbende? Of namens MOB, wie of wat ...

Dhr. [REDACTED]: Ik heb daarstraks al aangegeven, dat wij mede-opdrachtgever zijn bij MOB. Wij participeren in deze zaak.

Dhr. [REDACTED]: Dat is geen ...

Dhr. [REDACTED]: U spreekt dus nu als voorzitter van de Bewoners tegen Vliegtuigoverlast?

Dhr. [REDACTED]: Ja, en ik ben voorzitter van Bewoners tegen Vliegtuigoverlast.

Dhr. [REDACTED]: Maar ik wil graag weten of u bezwaarmaker bent, derde-belanghebbende of wat anders.

Dhr. [REDACTED]: Beide vertegenwoordigt u de partij MOB.

Dhr. [REDACTED]: Nee, oké, precies. Dat wilde ik weten.

Dhr. [REDACTED]: Oh, op die fiets. Voorzitter, de geschiedenis van de luchthaven gaat wat BTW aangaat, zo'n 35 jaar terug. We zijn al 35 jaar in overleg met de luchthaven en het heeft nooit geleid tot verbetering van de omgeving. De milieubeleving in de omgeving. Het zou eerst een zakenvliegveld zijn met alleen maar zakenjets en helikopters. Nou, we weten nu wat het is. 70 of 80% is inmiddels groot vakantieverkeer met steeds grotere vliegtuigen. Dus we hoorden net over minder lawaai, of minder stikstofuitstoot, maar die vliegtuigen waren 10 jaar geleden de 737-400, het zijn nu allemaal 737-800. Veel meer passagiers, veel grotere motoren, meer uitstoot. En wij hebben de

afgelopen jaren gezien dat de geluidscontouren steeds zijn herberekend en die geluidscontouren, dat weten we nu, meer vliegen betekent meer uitstoot.

Wat ik heel pijnlijk vind namens de leden van onze vereniging is, dat men praat over legalisering van een situatie. Dat krijg ik bij mijn leden er niet in, want die zeggen: als ik een dakkapel probeer te plaatsen zonder bouwvergunning, heb ik gewoon een probleem. Het achteraf legaliseren is niet te verkopen aan de burger.

Dan, voorzitter, hoorde ik ook steeds over welvaart, of in de stukken van de Rotterdamse luchthaven staat welvaart, maar welzijn en gezondheid zien we daar niet in opgenomen. En ja, die vliegtuigen maken lawaai, heeft effect op gezondheid. Dat weten we uit allerlei onderzoeken, van de GGD, van het Sint Franciscus Gasthuis. En daar wordt maar niet over gesproken, maar daar gaat het natuurlijk wat de bewoners aangaat om.

Dan hoorde ik ook over de landzijde dat dat schoner is, maar ja, dan hoorde ik ook de directeur [REDACTED] op BNR Nieuwsradio spreken over het afkopen van omwonenden. Dus de elektriciteit die ze gaan opwekken op de luchthaven, daarmee gaan ze de energierekening van de omwonenden terugwinnen. Althans, zo zegt dhr. [REDACTED] op BNR Nieuwsradio.

En dan die geluidscontouren. We hebben het weer over contouren van geluid, maar die hebben effecten op de uitstoot, worden steeds herberekend. En altijd, hoe miraculeus, altijd in het voordeel van de luchthaven. Nooit in het voordeel van de omwonenden. Dat is heel wonderlijk, maar dat gaat iedere keer zo.

En dan een laatste opmerking, voorzitter. Er wordt veel vaker lager gevlogen, echt heel veel vaker. Ik kan u zometeen, dat liet ik ook onze raadsman zien, een teruggapportage zien, dat men op grote afstand, op 600 onder de 3.000 voet vliegt, omdat het luchtverkeer vol zit boven Schiphol. En dan ook nog – en dat geeft de luchthaven ook zelf toe – dat 70% van het vliegverkeer afwijkt van de route. En daar moet ook rekening mee worden gehouden. We kunnen dus vasthouden aan: dit zijn de regels, dat klopt, maar passen de regels wel bij de realiteit. En daar hoort iedereen ook rekening mee te houden. Dank u.

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

Dhr. [REDACTED]: Ik zou het heel kort houden. In die zin, is dat ... de opmerkingen die net zijn gemaakt, te maken hebben met eigenlijk de vraag waar we nu voor gesteld is: is er wel of niet het handhavingsverzoek terecht afgewezen, gelet op de bepaling van de Wet natuurbescherming. Voor allerlei andere elementen, waarbij we hebben aangegeven, dat is een breder onderwerp en dat zijn zeker onderwerpen, die relevant zijn. Zonder meer. Dat zijn ook relevante onderwerpen die ook altijd worden meegenomen in de besluitvorming. Dat is net door het ministerie ook aangegeven. Daar wordt gekeken naar alles wat er toedoet. Maar dat is niet relevant voor de bezwaarprocedure waar we het nu over hebben. Daar gaat het om de vraag: is er, gelet op de Wet natuurbescherming was er vergunningplicht? En hoe zit het in dat kader met concreet zicht op legalisatie, onevenredige handhaving? Die vragen, daar gaat het hier om. Hetgeen hier verder naar voren gebracht is, doet er.... Rotterdam The Hague Airport herkent misschien al worden gesteld... maar dat is ook niet zo relevant, want uiteindelijk is het zo dat we hebben uitgelegd, dat en waarom het handhavingsverzoek terecht is afgewezen. En de omstandigheden die daar worden genoemd, herkennen we niet, maar laten we daar alsjeblieft nu niet in discussie over gaan, want ze zijn niet relevant voor de beantwoording van de vraag waar het nu over zit. Eén punt is daar wel, denk ik, die wil ik er even uithalen. We hebben net aangegeven, er wordt steeds, zijn de geluidscontouren veranderd en steeds op een voor de luchthaven gunstige wijze. We hebben heel nadrukkelijk, en dat hebben wij gedaan, dat heeft het ministerie van IenW gedaan, uitgelegd hoe de besluitvorming al die jaren is geweest. Daarbij is ook nog een keer benadrukt, dat alle bijbehorende onderzoeken zijn gedaan, keurig getoetst. Dus de gedachte dat ergens is gerommeld, tussen aanhalingstekens, met de geluidscontouren, of dat er allerlei verruiming hebben plaatsgevonden, dat beeld is wat ons betreft gewoon feitelijk onjuist.

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

U krijgt nu geen gelegenheid meer om het woord te voeren. Ik ben al vrij genereus geweest. Ik wil het ministerie van IenW gelegenheid geven. Dank, u ziet daarvan af. Dank u wel. Meneer [REDACTED]? Dan tot slot en dan echt het slot: zijn er nog vragen vanuit de commissie? Dan dank ik u voor uw komst. Een aantal van u zit hier vanmiddag weer. Zoals u ook in de uitnodiging hebt kunnen lezen, is het bedrijfsrestaurant gesloten. Wij kunnen u helaas geen lunch aanbieden. Dat zouden we onder normale omstandigheden uiteraard wel hebben gedaan. U wordt dus dan ook verzocht om het gebouw te verlaten. U kunt redelijk snel weer naar binnen. Daarvoor hoeft u niet een hele aanmeldprocedure weer te doorlopen. Dus voor de mensen, die we straks zien: tot zo meteen. En in de onmiddellijke nabijheid kunt u, Theresiastraat of waar dan ook, wel een gelegenheid vinden om de lunch te gebruiken. Dank u wel.